CDXXXI SEDUTA

MARTEDÌ 3 LUGLIO 1956

(Pomeridiana)

Presidenza del Presidente MERZAGORA

del Vice Presidente BO e del Vice Presidente SCOCCIMARRO

INDICE

Disegni di legge:

Annunzio di presentazione . . . . . *Pag.* 17485

Approvazione da parte di Commissioni permanenti 17486

Deferimento all'approvazione di Commissioni permanenti 17485

« 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*) (Seguito della discussione):

ALBERTI 17504
ASARO 17509
CROLLALANZA 17486
FERRARI 17517
MASSINI 17492
RAGNO 17545
ROFFI 17507
VACCARO 17489

Interrogazioni:

Annunzio 17519

La seduta è aperta alle ore 17.

RUSSO Luigi, *Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del 28 giugno, che è approvato.*

Annunzio di presentazione di disegno di legge.

PRESIDENTE. Comunico che il Ministro della difesa ha presentato il seguente disegno di legge:

« Riversibilità delle pensioni per i militari reduci dalla prigionia di guerra o dall'internamento o dalle zone delle operazioni fuori del territorio metropolitano » (1586).

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

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

PRESIDENTE, Comunico che, valendomi della facoltà conferitami dal Regolamento, ho deferito i seguenti disegni di legge all'esame ed all'approvazione:

della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Elevazione del fondo speciale di riserva della Sezione speciale di credito fondiario del Banco di Sicilia » (1559);

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

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1300)

« Istituzione del Magistrato per il Po e modifiche all'ordinamento del Magistrato alle acque e alla composizione del Consiglio superiore dei lavori pubblici » (272-B);

della 8ª Commissione permanente (Agricoltura e alimentazione):

« Passaggio nei ruoli del personale d'ordine (Gruppo *C*) del Corpo forestale dello Stato dei sottufficiali, delle guardie scelte e delle guardie » (1560), d'iniziativa del senatore Menghi, previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione;

della 10ª Commissione permanente (Lavoro, emigrazione, previdenza sociale):

« Trattamento previdenziale ed assistenziale degli autisti dipendenti da privati » (1561), di iniziativa dei deputati Pastore e Morelli.

Approvazione di disegno di legge da parte di Commissione permanente.

PRESIDENTE. Comunico che, nella seduta di stamane, la 3ª Commissione permanente (Affari esteri e colonie) ha esaminato ed approvato il seguente disegno di legge:

« Pagamento delle pensioni e degli altri trattamenti di quiescenza al personale coloniale militare e civile trasferitosi in Italia in seguito agli eventi bellici ed impiegato in servizi nelle Amministrazioni dello Stato » (1159), di iniziativa dei senatori Taddei ed altri.

Seguito della 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 il seguito della 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 ».

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

RUSSO LUIGI, *Segretario*.

« Il Senato, convinto che un'effettiva rinascita delle regioni meridionali non potrà realizzarsi sino a quando esse non saranno collegate tra di loro e con l'Italia centrale e settentrionale da rapide vie di comunicazione;

considerato che gravi lacune e deficienze sussistono ancora nella rete a scartamento ordinario delle Ferrovie dello Stato;

mentre esprime il proprio compiacimento per i lavori in corso di elettrificazione sul tronco Bari Foggia Pescara e per l'ammodernamento e potenziamento di altre linee;

fa voti perchè nei nuovi programmi sia compreso il raddoppio del binario e la elettrificazione della Bari-Lecce, in considerazione dell'apporto notevole che reca all'economia nazionale la regione pugliese;

auspica la sollecita ultimazione della ferrovia Bari-Barletta sia dando concreta soluzione al modificato tracciato nel tronco terminale fra Bitonto ed il capoluogo della Regione, sia assicurando i mezzi finanziari all'uopo occorrenti;

esprime, infine, l'avviso che, nel programma delle nuove costruzioni ferroviarie, concordato tra i Ministeri dei trasporti e dei lavori pubblici, sia data la precedenza a quelle linee, come la Bari Metaponto e la Cosenza-Paola, che costituiscono le principali e più urgenti integrazioni della rete ferroviaria dello Stato nel Mezzogiorno d'Italia ».

PRESIDENTE. Il senatore Crollalanza ha facoltà di parlare.

CROLLALANZA. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, non è mia intenzione di pronunziare un discorso sullo stato di previsione che stiamo discutendo, sia perchè il tempo stringe, sia perchè i problemi di ordine generale del Ministero dei trasporti, sono stati già trattati e sviluppati da altri colleghi. Io mi limiterò invece a svolgere un ordine del giorno, per inquadrare alcuni problemi ferroviari nella discussione generale.

L'ordine del giorno è il seguente:

« Il Senato, convinto che un'effettiva rinascita delle regioni meridionali non potrà realizzarsi sino a quando esse non saranno col-

legate tra di loro e con l'Italia centrale e settentrionale da rapide vie di comunicazione;

considerato che gravi lacune e deficienze sussistono ancora nella rete a scartamento ordinario delle Ferrovie dello Stato;

mentre esprime il proprio compiacimento per i lavori in corso di elettrificazione sul tronco Bari-Foggia-Pescara e per l'ammodernamento e potenziamento di altre linee;

fa voti perchè nei nuovi programmi sia compreso il raddoppio del binario e la elettrificazione della Bari-Lecce, in considerazione dell'apporto notevole che reca all'economia nazionale la regione pugliese;

auspica la sollecita ultimazione della ferrovia Bari-Barletta, sia dando concreta soluzione al modificato tracciato nel tronco terminale fra Bitonto ed il capoluogo della Regione, sia assicurando i mezzi finanziari all'uopo occorrenti;

esprime, infine, l'avviso che, nel programma delle nuove costruzioni ferroviarie, concordato tra i Ministeri dei trasporti e dei lavori pubblici, sia data la precedenza a quelle linee, come la Bari-Metaponto e la Cosenza-Paola, che costituiscono le principali e più urgenti integrazioni della rete ferroviaria dello Stato nel Mezzogiorno d'Italia ».

L'ordine del giorno è chiaro, quindi non avrebbe bisogno di illustrazione; però desidero sottolinearne alcuni aspetti, che se sono noti al Ministro, probabilmente, non lo sono in modo esauriente al Senato. Intendo riferirmi in nanzitutto al programma di elettrificazione in corso e a quelli che sono in cantiere per una successiva realizzazione.

Per quanto riguarda la elettrificazione della linea adriatica, noi pugliesi, noi baresi, siamo grati al Governo per avere finalmente iniziato questi lavori, che si spera potranno essere ultimati per la fine dell'anno. Indiscutibilmente con l'elettrificazione della Foggia-Bari si viene a realizzare un miglioramento notevole nei traffici, anche se limitato, per ora, alle comunicazioni tra Roma, Napoli e Bari, perchè, come è noto, l'elettrificazione della linea si ferma attualmente a Foggia. Maggiori sarebbero i vantaggi ed ancora più rapidi i trasporti se il tronco da Aversa al capoluogo della Daunia, che è a un solo binario, venisse raddoppiato.

Comunque, in attesa della soluzione di tale problema, il giorno in cui anche la Foggia-Bari sarà elettrificata, i baresi potranno raggiungere la capitale con un'ora di vantaggio e gli inconvenienti derivanti dalla trazione a vapore e dal cambio di alcuni treni, alla stazione di Foggia, saranno per sempre eliminati.

La elettrificazione dell'Adriatica, però, con i lavori in corso, rimane circoscritta, nonostante l'importanza della linea, al tratto Foggia-Bari, che sarà per primo inaugurato, e quindi, alla Foggia-S. Severo-Pescara.

In programma, per un tempo successivo, è previsto anche il tratto che da Pescara sale verso Ancona, ma nessun accenno si ha, neppure da parte del nostro egregio relatore, al tratto terminale, che da Bari scende fino a Lecce, dove le difficoltà del traffico sono ancora più gravi, perchè quel tratto è tutt'ora ad un solo binario, nonostante che esso colleghi un porto di eccezionale importanza come quello di Brindisi, che ha servizi marittimi celeri con l'Oriente e l'Estremo Oriente, ed il capoluogo della penisola salentina, regione questa che dà un grande contributo all'economia nazionale con le intense colture della vite e del tabacco.

Giunti che si è a Bari, nel proseguire il viaggio si accentuano gli inconvenienti: i colleghi che devono raggiungere Brindisi e Lecce per un verso e Taranto per un altro, sanno quanto sia lungo e defatigante l'ultimo tratto di percorso fino ai capoluoghi di quelle altre provincie. Io, fin dal 1924, ebbi a prospettare alla Camera la necessità del raddoppio del binario fino a Lecce; purtroppo, devo riconoscere che questo problema, pur avendo una importanza notevole, non trovò soluzione. È tempo che ciò si realizzi, oggi che il Governo punta più decisamente verso la rinascita del Mezzogiorno. Per tale rinascita si stanno investendo centinaia di miliardi ed eseguendo notevoli opere, ma queste, sia ai fini dell'elevazione del tenore di vita delle popolazioni, sia ai fini di una maggiore produttività nelle varie regioni, attraverso la trasformazione fondiaria, non daranno i frutti sperati, se non saranno potenziate dalle infrastrutture necessarie, che sono costituite dalle ferrovie, dalle strade di grande comunicazione e dai porti.

Sinchè non avremo realizzato tutto ciò, la rinascita avrà le ali tarpate, non raggiungerà

le mete cui s'ispira l'azione del Governo, deluderà le aspettative e non fronteggerà le esigenze delle popolazioni meridionali.

Il problema del raddoppio del binario, con relativa elettrificazione del tronco Bari-Lecce, non è, per altro, che uno degli aspetti dello stato di inadeguatezza ed arretratezza in cui si trova la rete delle ferrovie di grande comunicazione nel Mezzogiorno. A tal riguardo, vorrei pregare il Ministro di dare qualche assicurazione anche in merito alla necessità di radicale trasformazione della stazione di Bari, la quale, tranne piccoli lavori, eseguiti negli anni scorsi ed altri di scarso rilievo attualmente in corso, sostanzialmente, dal punto di vista funzionale, è ancora quella del tempo in cui fu costruita la rete adriatica, allorchè la città contava soltanto poche decine di migliaia di abitanti, mentre oggi è proiettata verso una crescenza demografica che, nel giro di un ventennio, potrà salire a mezzo milione di abitanti. Il comune di Bari ha dovuto modificare il piano regolatore Petrucci perchè l'amministrazione ferroviaria, irrigidendosi in drastiche posizioni, non ha accettato la soluzione dello spostamento più a monte della stazione, per liberare la città dalla cinta di ferro che la taglia in due. Il Comune avrebbe dovuto accollarsi tutto il gravoso onere finanziario, il che rappresentava una richiesta ingiusta e, comunque, insopportabile per il proprio bilancio.

È stato giocoforza, nel nuovo piano regolatore, tener conto di tali illogiche resistenze con grave sacrificio delle superiori esigenze urbanistiche.

Ciò, per altro, è in contrasto con quanto si è verificato per la stazione di Savona, per la quale ultimamente il Senato ha approvato una legge che stanzia diversi miliardi per trasferirla a monte della città. Se per Bari non si è creduto di adottare lo stesso provvedimento, non si ritardi almeno ad eseguire tutti i lavori necessari per porre quella stazione in condizione di decoro, di comodità e di pieno funzionamento, cominciando a trasferire altrove i servizi merci e il deposito locomotive.

Con l'occasione vorrei anche ricordare all'onorevole Ministro che è sempre sul tappeto il problema dell'arretramento, per qualche chilometro, del tratto iniziale della linea per Brindisi, che dovrà essere affiancata al binario delle Sud-est, per liberare almeno un polmone della città. A questo scopo, nella legge speciale per Bari, fu previsto lo stanziamento di un miliardo e mezzo, ma quella legge segna purtroppo il passo. In attesa che essa riprenda il suo cammino vorrei pregare il Ministro di risolvere questo problema di modesta entità finanziaria.

Sollecito poi l'ultimazione della ferrovia Barletta-Bari. Questa linea fu iniziata 30 anni fa, ma i lavori subirono un arresto allorchè si procedette alla revisione di tutte le ferrovie in concessione. Fu però riconosciuta dalla speciale Commissione la sua utilità in quanto serve una popolazione di mezzo milione di abitanti e una delle zone più fertili della provincia di Bari, fonte di notevole potenziamento all'economia della Nazione. La ferrovia fu ripresa a passo ridotto nel dopo guerra, ma i lavori si sono arrestati per l'ultimo tratto, perchè la Società desiderava mettere in atto una soluzione che si è dimostrata in pieno contrasto con lo sviluppo edilizio della città di Bari. La soluzione, a suo tempo studiata, compartava infatti l'inconveniente di 13 attraversamenti con passaggio a livello nell'abitato. Il Ministero ha finito con il riconoscere giusta l'opposizione del comune di Bari, ma siamo ancora nel campo degli studi e lontani da una concreta realizzazione. D'altra parte non vorremmo, noi baresi, sentirci dire dalle popolazioni degli altri Comuni interessati che si ritarda l'ultimazione della ferrovia perchè Bari è soltanto pensosa di tutelare le sue esigenze urbanistiche, mentre ha più di tutti interesse all'ultimazione di questa ferrovia, il cui traffico avrebbe un'enorme rilevanza economica per la città.

Ho già detto che il Mezzogiorno ha bisogno di colmare alcune lacune nella rete delle grandi comunicazioni ferroviarie, oltre che stradali. Alcune di queste lacune possono essere colmate dai due tronchi ferroviari che sono in prima linea nella graduatoria delle nuove costruzioni: la Bari-Metaponto e la Cosenza-Paola. Per quanto riguarda quest'ultima linea il senatore Vaccaro, calabrese, ha argomenti molto più solidi dei miei per illustrarne l'esigenza. Io ho voluto indicarla semplicemente per non aver l'aria di parlare soltanto dei problemi della mia regione e di fare del campanilismo; il che non è certo nelle mie intenzioni, perchè le questioni da me sollevate si inquadrano su un piano di ordine nazionale.

Circa la Bari-Metaponto non ho bisogno di ripetere quanto ho già fatto presente durante la discussione sul bilancio dei lavori pubblici. In tale circostanza illustrai chiaramente l'importanza di questo tronco, che serve ad accorciare sensibilmente le comunicazioni ferroviarie fra la Sicilia, la Calabria, la Puglia e l'Italia centrale e settentrionale. Esso costituisce effettivamente una delle maggiori esigenze di integrazione della rete ferroviaria.

Onorevole Ministro, io la prego vivamente di tener presente che il Mezzogiorno d'Italia, senza moderne ed efficienti ferrovie, non raggiungerà mai la propria rinascita. (*Applausi dalla destra*).

Presidenza del Vice Presidente BO

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

VACCARO. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, se non mi spingesse una grande fiducia verso l'onorevole Ministro Angelini, il quale certamente non lascerà cadere nel vuoto le richieste che formulerò in questo mio breve intervento, non avrei certamente preso la parola, risparmiando ai colleghi il fastidio di ascoltarmi e a me stesso una fatica inutile.

I problemi che si agitano nel Ministero dei trasporti sono di notevole importanza, non soltanto per la vita economica, ma anche per quella sociale del nostro Paese e penso che sia nostro dovere, se ascoltati, dire una parola franca, sincera per la migliore soluzione dei problemi che si dibattono per sempre più sviluppare, migliorare ed adeguare alle necessità del traffico nazionale i nostri mezzi di trasporto, che rappresentano la linfa vitale del nostro crescente e veramente superbo progresso. Io ho la certezza, come ebbi a dire altre volte, che l'aministrazione delle ferrovie dello Stato si avvia verso un avvenire in cui, se saranno attuati gli accorgimenti e le opere in più occasioni indicati dal ministro Angelini, sarà risanato il bilancio, anche se il disavanzo effettivo di questo esercizio è di circa novanta miliardi, derivanti dall'applicazione dei decreti del signor Presidente della Repubblica n. 19 e 20 del 1956, concernenti il conglobamento per il trattamento economico dei dipendenti statali. Quando gradatamente le tariffe si potranno adeguare allo stesso coefficiente di aumento subìto dalle spese in confronto dell'esercizio 1938-39 e saranno tolti all'Amministrazione gli oneri extra aziendali che hanno raggiunto un livello altissimo, oltre il 25 per cento delle spese ordinarie, si sarà fatto un notevole passo in avanti per ridurre il disavanzo, mentre la riduzione di spese, con un programma già in avanzato studio da parte dell'onorevole Angelini, potrà contribuire a completare il pareggio del bilancio.

Illusione la mia? Non credo. Lo ha dimostrato brillantemente nella sua relazione l'onorevole Restagno e, nel discorso del 19 aprile 1956 alla Camera, lo stesso onorevole Ministro.

Quello che è più apprezzabile in questo piano di riduzione di spese, è il fatto che si avrà un notevole miglioramento nello sfruttamento degli attuali servizi ferroviari, rendendoli più agevoli e più aderenti alle necessità delle industrie e dei commerci nazionali.

Desidero compiacermi con l'onorevole Ministro Angelini, per avere insistito ed ottenuto dal Ministro del tesoro, onorevole Medici, perchè nei prossimi esercizi il bilancio del Ministero dei trasporti rappresenti il risultato economico, depurato di tutte le spese di natura economica e sociale e che venga integrato dei minori prodotti del traffico derivanti dall'applicazione dei cosidetti prezzi « politici e sociali ».

È vero che il bilancio generale lello Stato, evidentemente, non avrà alcun vantaggio economico, ma questa nuova impostazione del bilancio della Amministrazione ferroviaria si inspirerà a sani criteri amministrativi, ed in un certo senso, a mio avviso, porterà, in definitiva, a notevoli economie, quando le altre Amministrazioni dello Stato debbano, nei limiti dei loro bilanci, pagare per i servizi ferroviari il prezzo di mercato come qualsiasi altro utente.

Un'agenzia giornalistica in questi giorni ha diffuso la notizia che varie linee ferroviarie, essendo onerose, e non avendo alcun interesse economico in rapporto al traffico, verrebbero soppresse.

Una violenta ondata di proteste si è levata dalle regioni e provincie interessate.

È opportuno che tale provvedimento venga esaminato con accurata oculatezza, specialmen-

te per quelle linee che interessano le zone meno progredite del nostro Paese e che addirittura ne reclamano altre.

Molte volte, queste linee « improduttive » sono tali perchè non sono state completate e quindi non offrono quelle comodità e convenienza per il trasporto dei viaggiatori e di cose, che gli utenti cercano per lo sviluppo dei loro commerci e dei loro traffici.

Ella, per esempio, onorevole Ministro, se ne è reso conto personalmente nel suo recente viaggio in Calabria, in occasione della inaugurazione del tronco della Camigliatello San Giovanni in Fiore. Quale utile di gestione potrà dare questo tronco se non sarà congiunto con quello di Petilia Policastro e quindi con Crotone?

Quale utile può dare allo Stato, per esempio, la oramai famosa ferrovia antidiluviana Cosenza-Paola, quando per un percorso di appena 25 chilometri si impiegano ben 3 ore e 20 minuti, dico 3 ore e 20 minuti, per raggiungere Paola da Cosenza e viceversa?

Non posso essere smentito, perchè tanto ha impiegato anche il suo treno speciale composto di un vagone salone e di due macchine, per maggiore precauzione che non accadesse quello che, su questa linea, capita purtroppo quasi tutti i giorni ai mortali comuni viaggiatori che sono costretti a frequentarla per raggiungere la linea tirrenica per recarsi in Sicilia o a Napoli, Roma, ecc. E per questo si dovrebbe sopprimerla? È, invece, necessario, nell'interesse dello Stato, e quindi della amministrazione ferroviaria, completare quel piano regolatore delle ferrovie dell'Italia meridionale che, proposto nel 1882, aggiornato nel 1902, e poi riguardato nel 1906, ancora è sulla carta.

Noi siamo grati al Governo di avere posto all'ordine del giorno della Nazione la valorizzazione del Mezzogiorno, di aver creato Enti speciali per l'attuazione di questo vasto programma, che va in gran parte attuandosi. Ma come ho ripetutamente detto in questa Aula e fuori, il problema centrale per la rinascita del Mezzogiorno è costituito, onorevole Ministro, da facili, rapide e comode vie di comunicazione trasversali, e specialmente ferroviarie, che debbono congiungere il Tirreno allo Jonio.

Quando si fece la legge — mi pare nel 1952 — che ampliò i compiti della Cassa del Mezzogiorno, nell'articolo 1 si stabilì che la Cassa avrebbe dovuto provvedere anche alla « sistemazione » delle strade ferrate statali nell'Italia Meridionale. In attuazione di questa norma — riconosciuta la necessità di « sistemare » la Cosenza Paola — il Comitato dei Ministri per la Cassa del Mezzogiorno, non solo deliberò il finanziamento ma, per sollecitarne l'attuazione, mise a disposizione del Ministero dei lavori pubblici, non ricordo se 25 o 30 milioni per la progettazione.

Non so per quale motivo il finanziamento fu poi negato, ma fortunatamente furono mantenuti i fondi per il progetto, che è stato eseguito dai valorosi tecnici del Ministero dei lavori pubblici, approvato anche dal Consiglio superiore dei Lavori pubblici, sicchè dovrebbe ora essere finanziato per la spesa di 11 miliardi e 600 milioni per dar corso ai lavori, e completare un'opera, che ella stessa, onorevole Ministro, ha riconosciuto necessaria ed urgente e di cui ha promessa solennemente la esecuzione ai miei concittadini, nella ricordata sua gradita visita in Calabria. Ora attendo una parola definitiva anche in questa sede.

Ella, onorevole Ministro, fra le tante attività del suo Ministero, ha dato anche impulso, un notevole impulso, ai documentari cinematografici, per far conoscere l'attività costruttiva del suo Ministero. Abbiamo assistito alla proiezione del documentario « doppio binario sul litorale di Ulisse », bellissima realizzazione, che illustra tutte le gigantesche opere compiute per la costruzione del doppio binario Battipaglia-Reggio Calabria. Noi li abbiamo visti sviluppare settimana per settimana, questi lavori, in occasione dei nostri viaggi alla capitale, sicchè vederli nel loro complesso, proiettati al cinema, ci hanno fatto piacere, come fa sempre piacere vedere luoghi e cose che si conoscono.

Ma ella, onorevole Ministro, dovrebbe disporre la programmazione di un altro cortometraggio sulle ferrovie calabresi, al quale dovrebbe dare questo titolo: « Le ferrovie di... Polifemo... ». Resterebbe nel campo della mitologia con molta significazione, e sarebbe in carattere nel far apparire Polifemo muoversi timido e lento con mezzi di trasporto della sua epoca, come sono i nostri, per incontrarsi con Ulisse il più tardi possibile, per ritardare la sua nota triste fine...

Molti italiani che giustamente non credono a tante cose nostre, perchè non sono mai stati in Calabria, vedrebbero per esempio l'antidiluviano e pericolosissimo percorso della ferrovia a cremagliera Cosenza-Paola, che fa il percorso a passo davvero di lumaca, a tal punto che i passeggeri possono, comodamente, scendere dal treno, entrare nei campi, raccogliere frutta di stagione, e poi raggiungere il treno. Sarebbe un triste quadro, onorevole Ministro, mi creda, poichè credo che sarebbe suo dovere far vedere agli italiani, insieme alle cose belle, anche le cose brutte, anzi specialmente le cose brutte, per avere la solidarietà nazionale, per eliminarle.

E se questa sua lodevole iniziativa dei cortometraggi illustrativi delle opere compiute dal suo Ministero fosse largamente imitata dagli altri Ministeri tecnici, facendo vedere certe condizioni di vita, in certe zone depresse di tutta Italia — non voglio dire soltanto del Mezzo giorno, perchè in molte zone d'Italia si vive ancora male — molti stati di malanimo contro di noi meridionali si modificherebbero, se non addirittura svanirebbero. E, mi permetta che le dica, onorevole Ministro, un'altra cosa, anche se non strettamente pertinente all'esame di questo bilancio. Noi calabresi siamo veramente rattristati per quello che sta accadendo in certe provincie d'Italia, se non in tutte, a causa della addizionale del 5 per cento per la legge cosiddetta a favore della Calabria, per la quale siamo grati al Governo. E l'amarezza ci prende maggiormente quando vediamo che una Regione, colpita anni fa al pari della nostra da una tremenda alluvione e che rapidamente, per il doveroso intervento di tutta la Nazione, e quindi anche nostro, ha riparato tutte le sue ferite, oggi è la più accanita contro di noi nel non voler corrispondere l'indicata addizionale che, è bene si sappia da tutti una volta per sempre, sebbene nelle cartelle fondiarie vi sia scritto « addizionale per la Calabria», per la verità non è stata assegnata tutta alla Calabria, ma soltanto in parte, e cioè 204 miliardi su 350 miliardi, se non più, di incasso. Ma, di questi 204 miliardi ben pochi restano in Calabria. A noi restano soltanto le opere se si faranno: tutto il resto va speso fuori della nostra Regione, perchè non essendovi in Calabria industrie di alcun genere, nè grosse imprese di costruzioni, nè operai specializzati, sono in definitiva — e a noi non dispiace affatto — altre le regioni che si avvantaggeranno di questa cospicua spesa destinata alla nostra Regione.

Ma, ritornando al bilancio delle ferrovie, ho ferma la convinzione che l'onorevole Ministro Angelini, riordinando i tanti piani regolatori mai attuati, darà alla rete ferroviaria nazionale e a quella meridionale specialmente, quella snellezza e quella organicità capaci di accorciare le distanze fra regione e regione, provincia e provincia, e tanto utili e indispensabili non solo per gli scambi commerciali e industriali, ma — questo è ancora più importante — per unire, per stringere in una fraterna compattezza il popolo italiano.

Nella accurata e dettagliata relazione del collega Restagno — certo per involontaria omissione — non sono stati trattati i problemi sociali della amministrazione. Permettete che, su questo punto, richiami brevemente l'attenzione dell'onorevole Ministro.

È nota la lodevole attività che l'Azienda sviluppa per realizzare le iniziative di carattere sanitario sportivo e culturale. Ma, per quanto riguarda l'assistenza sanitaria attraverso l'E.N.P.A.S., molti ferrovieri lamentano qualche inconveniente, che purtroppo si è verificato anche per assistiti di altre amministrazioni. È noto che l'amministrazione ferroviaria dispone di apprezzatissimi impianti sanitari, di uno stuolo di valenti medici che costituiscono addirittura un servizio, il Servizo sanitario.

Si potrebbero valorizzare sia tali impianti che i medici, provvedendo direttamente all'assistenza sanitaria degli agenti e dei loro familiari, anzichè ricorrere alle prestazioni dei medici dell'E.N.P.A.S. I contributi che attualmente vengono trattenuti e versati all'E.N.P.A.S. sono, a seconda dei gradi, notevoli, e la pesantezza del relativo importo viene avvertita da tutti gli interessati. Ove venisse attuato il sistema proposto, le trattenute si potrebbero notevolmente ridurre mentre l'assistenza sarebbe più completa.

Con le trattenute l'amministrazione potrebbe addirittura provvedere alla fondazione di proprie cliniche e case di cura, e i medici di

ruolo dell'amministrazione avrebbero modo di meglio esplicare le loro funzioni.

Chiedo anche che venga sviluppata l'attività dopolavoristica, che viene curata con tanto zelo e affettuosa premura, direttamente, dal Direttore Generale delle ferrovie, ingegner Di Raimondo, ugualmente in tutti i compartimenti d'Italia, e non soltanto in alcuni.

Ma, onorevole Ministro, un provvedimento che non ammette ulteriori dilazioni e ritardi è questo: le case a riscatto ai ferrovieri. Sono sempre antipatici i confronti, ma debbo farne uno: in quasi tutti gli Stati d'Europa, questo problema è stato da tempo risoluto. Ella, onorevole Ministro, così sensibile a tutte le istanze sociali, deve risolverlo, e sono sicuro che lo risolverà. Contribuirà così a rendere più serena e lieta la vita ai suoi dipendenti che per tanti anni con zelo, e spesso con sprezzo della propria vita, servono l'amministrazione, ma con triste malinconia e addirittura con terrore vedono avvicinarsi il giorno in cui debbono lasciare il servizio per raggiunti limiti di età, unicamente perchè con il servizio debbono lasciare la casa, e non hanno i mezzi sufficienti per procurarsene un'altra per raccogliervisi con la propria famiglia! Io amo i ferrovieri; io — come lei, onorevole Ministro — voglio bene ai ferrovieri, e questa loro tragedia per la casa la vivo, la sento come se ferroviere fossi io stesso!

Mi dica una parola che rassicuri tanti suoi dipendenti, che svolgerà questo problema, come è atteso, vivamente atteso, da tutti i ferrovieri d'Italia.

Onorevoli colleghi, nel chiudere questo mio breve intervento permettetemi che rivolga un cordiale pensiero a tutti i ferrovieri, ed ai valorosi e insuperabili tecnici, che nulla tralasciano — sotto la guida sapiente e tenace del Ministro Angelini e dei suoi più vicini collaboratori, Sottosegretari Mannironi e Ariosto — per migliorare e incrementare sempre più le comunicazioni, unicamente al fine di adeguarle al crescente, meraviglioso sviluppo del nostro Paese! (*Vivi applausi dal centro*).

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

MASSINI. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, prima di iniziare il mio intervento mi sia permesso, quale modesto rappresentante della famiglia ferroviaria, di ringraziare il collega Vaccaro per le parole gentili che ha avuto nei confronti dei miei colleghi di lavoro.

Limitandomi a parlare del bilancio ferroviario, vorrei iniziare col dire che le cifre che più emergono da questo bilancio preventivo sono già fissate nelle prime pagine e riguardano le maggiori entrate per 26 miliardi e le maggiori spese per 46 miliardi, ciò che fa aumentare il preventivo del passivo di altri 20 miliardi, passando da 42 a quasi 63 miliardi. Lasciamo stare, per il momento, le variazioni che inevitabilmente poi si verificano tra calcolo preventivo e conto consuntivo, e diciamo qualche parola di chiarimento in merito a queste cifre.

Le maggiori entrate per 26 miliardi sono calcolate da due punti di vista: un previsto, sia pure modesto, aumento di traffico, basato sulle risultanze del 1954 e del 1955, con il numero dei viaggiatori, per esempio, che è aumentato da 376 milioni a 390 milioni, mentre le merci sono passate da 43 milioni e mezzo di tonnellate a quasi 47; altro fattore è il ritocco, l'aumento delle tariffe anche in occasione della riforma e della riduzione delle classi: ma di questo parleremo in appresso.

Per quanto riguarda le maggiori spese di 46 miliardi, 21 riguardano maggiori spese per il personale, che non sono tutti in conseguenza dei miglioramenti — sarà bene precisare subito — ma anche dell'aumento numerico del personale stesso, che si prevede in nuove 18 mila unità, dopo constatata la carenza attuale. È stato già accennato da altri colleghi che vi sono milioni di giornate che il personale deve ancora godere, sotto forma di riposo e di congedo. Il problema è tanto grave e si potrebbe dire tragico, che il Ministro dei trasporti spera di fronteggiare, sia pure parzialmente, la precedente cattiva politica nei confronti del personale, attraverso il prolungamento dei limiti di età degli agenti in servizio. Abbiamo protestato per anni interi contro questa politica di eccessiva scarsezza di personale, ben sapendo che ogni anno, per ragioni naturali di età ecc., vengono a mancare al servizio circa 5 mila unità. Oggi tutti riconosciamo che il personale è mancante, non per 18 mila unità, ma per più migliaia ancora, e quelli che hanno cagionato questa situazione certamente ne

hanno la colpa. L'onorevole ministro attuale non è in causa, gliene do atto. Ma il male esiste: la favola che il personale ferroviario fosse esuberante e che pesasse molto sul bilancio del Tesoro l'abbiamo sentita ripetere spesso e da voci anche autorevoli.

Purtroppo oggi siamo a questo punto, che non si dà il riposo settimanale nè si dànno i congedi regolamentari imprescrittibili, a cui il personale ha diritto. Una parte delle maggiori spese previste sono quindi causate da questo aumento numerico del personale. I ferrovieri hanno avuto gli stessi modesti miglioramenti che hanno avuto gli altri statali e così pure il miglioramento delle pensioni. Un'altra voce in aumento riguarda maggiorazioni di spese per forniture e spese accessorie. Dimostrerò nel mio intervento che la maggior parte di queste spese non dovrebbero figurare tra quelle di esercizio. Questi previsti 16 miliardi di nuove spese dovrebbero essere quindi ridotti. Altri 10 miliardi sono stanziati per una maggiore manutenzione; nulla da ridire. Ma qualche considerazione intorno a questa cifra è necessaria. Diciamo subito che le spese per la manutenzione passano da 34 miliardi a 40 per il materiale rotabile; e per la manutenzione della linea da 21 a 22 miliardi e mezzo. Ciò che porta le spese complessive per la manutenzione da 55 miliardi a più di 62 miliardi. Non è una cifra trascurabile, in una Azienda come la nostra. Significa che non si manda alla malora il materiale, e significa anche che l'accrescersi del servizio e la maggiore usura del materiale non ricambiato a tempo, porta ad una maggiore manutenzione. Quando le scarpe sono vecchie si portano più spesso dal calzolaio. Questa è già una prima conferma, una prima denuncia, dello scarso ammodernamento dell'insieme degli impianti e del materiale ferroviario.

Discutiamo sul bilancio preventivo. Bisogna confessarlo a noi stessi, anche se non è una cosa originale: questa discussione sui bilanci preventivi è fatta su un cumulo di aride cifre su cui non si riflettono tutti i problemi, piccoli e grossi, urgenti ed urgentissimi, che interessano i vari dicasteri, tanto più che questa ridda di cifre viene presentata senza una qualche relazione di indirizzo politico ed economico. È una lacuna che abbiamo lamentato più volte. Questa volta, per il bilancio dei trasporti, questa lacuna è alquanto attenuata, perchè abbiamo la fortuna di essere in seconda istanza e abbiamo potuto prendere conoscenza del diffuso discorso che l'onorevole Ministro ha pronunciato alla Camera il 19 aprile, che è certamente una linea. Di questo discorso noi possiamo servirci come indirizzo, per la discussione al Senato. Ma a parte ciò il discorso conclusivo che abitualmente il Ministro interessato fa a chiusura del bilancio, si presenta quasi come un ragionamento, se mi si permette, alla rovescia. Noi dovremmo sapere prima il pensiero del Ministro, discuterci sopra e poi trarne le conclusioni. Viceversa il Parlamento non discute su un già conosciuto indirizzo, il Ministro tira le conclusioni e tutto si risolve come non si dovrebbe risolvere. Infatti se qualcuno deve trarre le conclusioni, questo, a mio avviso, dovrebbe essere il Parlamento. Questa volta siamo un po' salvaguardati, ma il sistema dovrebbe essere modificato, in modo che Senato e Camera possano discutere non solo sulle cifre che, rispetto ai problemi viventi di un Dicastero sono piuttosto aride ed astratte, ma sull'indirizzo generale di una enunciata politica.

Questa volta siamo anche avvantaggiati dalla relazione dell'onorevole Restagno, che in gran parte potrebbe essere sottoscritta anche da noi, perchè tratta, se non tutti, molti dei principali problemi della nostra azienda. Io gliene sono personalmente riconoscente e vorrei augurarmi che questi concetti, questi voti tante volte espressi non solo dalla nostra parte, ma da tutti i settori, trovino una pratica sia pure graduale e parziale realizzazione. Se insistiamo su questo è perchè non è la prima volta che Ministri e relatori ci fanno vedere da lontano la fata Morgana della realizzazione e poi tutto quanto finisce come se non fosse successo niente.

Per quel che riguarda la situazione attuale, la cosa è ancora più grave per il fatto che proprio in questi mesi noi siamo in presenza di una aspra e profonda campagna denigratoria nei confronti dell'azienda pubblica in genere e dell'azienda ferroviaria in particolare perchè, come già ricordava qualche collega questa mattina, l'Azienda statale delle ferrovie, senza timore di sbaglio, è la più grande azienda che

lo Stato gestisca. La più grande e la più importante.

La Confintesa, aiutando questa offensiva politica ed economica dell'incremento privatistico di tutta l'economia nazionale, vorrebbe che in mezzo alle vittime ci fossero anche le ferrovie dello Stato. Convegni, congressi, stampa, riviste: tutte campagne, i cui ispiratori non si farebbe molta fatica ad individuare. In esse si tirano fuori i peggiori *slogans* che si siano sentiti in questi ultimi anni. « Le ferrovie dello Stato che dilapidano sempre più il tesoro, il disavanzo che supera i 100 miliardi. Bisogna sopprimere senza timore tutti i rami secchi, non bisogna assolutamente più spendere una lira per le ferrovie. Gli autoservizi sono pronti a sostituire tutto e tutti ». E via di questo passo. Si tratta di smantellare subito almeno duemilacinquecento chilometri di linee, complessivamente, in tutte le provincie d'Italia e c'è qualcuno, che ha più buon appetito, il quale arriva a dire che i chilometri da sopprimere sono almeno seimila e poi per gli altri si vedrà...

A chi è, non dico competente, ma appassionato un po' della materia, sembra di sognare, di ascoltare dei pazzi. Eppure sono cose che si leggono giornalmente e di cui si è parlato anche nel recente congresso dei trasporti. Bisogna dire, obiettivamente, che tanto da parte del Ministro che della Amministrazione ferroviaria, non sono mancate difese e rettifiche come, ad esempio, lo stesso apprezzato discorso del Ministro dei trasporti, a Milano. Però, riguardo ai fatti concreti e alle conclusioni che si dovrebbero tirare da questi discorsi e dichiarazioni, si ha un po' l'impressione della difesa di ufficio. Manca un sufficiente impegno e soprattutto mancano i fatti che dovrebbero concretare quelle diverse dichiarazioni. A mio avviso anche in questo bisognerà cambiare metodo, agire di più in tutte le direzioni, con i fatti, se non si vuole avvalorare l'ipotesi che, al di fuori e al di sopra delle diverse dichiarazioni, Ministero e Direzione generale, invece che difensori concreti e fattivi della massima nostra azienda statale, sono piuttosto complici dei denigratori e degli affossatori, che purtroppo non mancano.

È in conseguenza di questo che, pur sapendo di non dire cose troppo nuove ed originali, specialmente per lei, onorevole Ministro, mi sembra ugualmente necessario ripeterle. Stamane abbiamo inteso qui certe affermazioni che denotano mancanza di conoscenza del fondo dei problemi. Tanto per citarne uno, l'onorevole Terragni è apparso molto male informato su molte cose, specie su quelle che riguardano il personale. Quindi, io sento il dovere di insistere su determinati argomenti, di ripetere se occorre, perchè tanto l'opinione pubblica quanto il Parlamento siano più a conoscenza della realtà dei fatti e il Governo sia più spronato a fare, ad agire concretamente in questa direzione.

Il cavallo di battaglia dei denigratori interessati delle Ferrovie dello Stato è il disavanzo del bilancio; costoro hanno afferrato una bandiera e si guardano bene dall'ammainarla dinnanzi a tutti gli ignari. Si è parlato di 100 miliardi; alcuni sono arrivati anche a 108, ma il Ministro ha ridotto la cifra a 75 ed il relatore mi pare che parli di 80. La verità è che la nostra azienda ferroviaria statale, oltre ad avere enormi impianti fissi, estesi in tutto il Paese, numeroso, vario e complesso materiale rotabile, impianti meccanici ecc., ha anche, se non sopratutto, una gestione molto complessa, cosa questa che è stata riconosciuta anche dall'onorevole relatore. Perciò è relativamente facile ai signori denigratori impressionare l'opinione pubblica con dei luoghi comuni, con critiche, che poi sono infondate, con cifre che sono falsificate, per arrivare a dimostrare che, non solo per quanto riguarda le ferrovie, ma in genere, lo Stato è incapace di gestire aziende pubbliche, industriali o commerciali.

Ricordo, per incidenza, che le stesse critiche sono state ripetute esattamente 50 o 60 anni fa, anzi sembrano proprio prese di peso dai discorsi di quell'epoca. Si diceva appunto che se le ferrovie fossero andate in mano allo Stato sarebbero diventate in pochi anni « cenci sporchi e cocci rotti »; constatiamo che la storia ha fatto piazza pulita di tutte queste critiche. La verità è che le società concessionarie di allora avevano ridotto le ferrovie a qualcosa di innominabile e che lo Stato, mano a mano, con sforzi e sacrifici finanziari, le ha riportate in pochi anni, dal 1905 al 1914 ad un livello tale la cui efficienza fu poi dimostrata nell'occasione tragica della prima guerra mondiale.

Tali critiche ripetute oggi, nella seconda metà del secolo ventesimo, fanno sorridere. I denigratori si guardano bene dal rilevare che il passivo delle ferrovie è un fenomeno comune a quasi tutte le ferrovie europee gestite dallo Stato; che nel caso specifico dell'Italia la rete ferroviaria è oggettivamente gravata da determinati stati di fatto come, per esempio, la configurazione allungata e montagnosa del nostro Paese che, tra l'altro, obbliga l'Amministrazione ferroviaria a tenere un maggior numero di personale con conseguente maggiore spesa Per esempio, non tutti gli Stati hanno il fenomeno, non causato dai ferrovieri e neanche dall'onorevole Ministro, evidentemente, della differenza dello sviluppo economico tra il Nord ed il Sud, per cui si rende necessaria, nel corso del l'anno, una corrente di treni vuoti verso il Sud, poichè dal Sud si esporta della merce ma poi non si importa niente data la povertà di quel mercato, cosicchè il solo trasporto del materiale rotabile vuoto, che è evidentemente indispensabile, comporta una spesa che alcuni calcolano in 15 ed altri anche fino a 17 miliardi. Si può essere d'accordo quando il relatore dice che principali cause del disavanzo sono il non adeguamento delle tariffe, per motivi di carattere politico sociale e gli oneri extra aziendali sociali e finanziari. Gli oneri sociali vengono calcolati per concessioni ferroviarie, per linee passive e per altri oneri vari, in complessivi 90 miliardi; gli oneri finanziari, questo lo vediamo nel bilancio, vengono calcolati annualmente per altri 22 miliardi, e quindi sarebbero già 110 miliardi. A questo punto il bilancio sarebbe in pareggio; il passivo, tanto sbandierato da gente in mala fede, andrebbe a sparire.

Anche il Ministro del tesoro recentemente ha in parte ammesso che c'è qualcosa da rettificare, ma quando sarà fatto, in quale misura, come sarà fatto? Sono anni che se ne parla. Io, ho visto alternarsi al Ministero dei trasporti almeno 4 Ministri e tutti hanno ammesso la stessa cosa, ma niente finora è variato. Ed allora una ragione di più per dire che noi non ci stancheremo mai di insistere, di combattere questa battaglia di una più veritiera impostazione del bilancio delle Ferrovie dello Stato, che noi consideriamo una battaglia della verità, non solo come ferrovieri, ma come cittadini, nell'interesse del Paese, perchè siamo sicuri che un buon funzionamento delle Ferrovie dello Stato, debitamente ammodernate ed incrementate, è un fattore positivo e insostituibile dell'economia nazionale.

Non possiamo essere d'accordo con l'onorevole Bima, relatore alla Camera del precedente bilancio, quando ha detto che il disavanzo ferroviario poteva essere giustificato per gli anni addietro (si riferisce al periodo immediatamente postbellico) ma che adesso non vi è più alcuna ragione, in quanto sono superati gli eventi che hanno causato simili disavanzi e quindi non si possono più giustificare. Noi viceversa ci sentiamo di dimostrare che tutte le cause, nessuna esclusa, se si toglie la ricostruzione pressochè ultimata, rimangono, perchè il bilancio non possa non essere passivo, così come è impostato. Quindi quando simili idee arrivano ad autorevoli parlamentari, competenti, fino ai relatori di un bilancio, bisogna dire che il male è veramente profondo e vale la pena di combatterlo con tutti i mezzi possibili.

Quando il relatore del bilancio alla Camera dei deputati parla degli oneri extra aziendali, si guarda bene dal fare delle cifre, nemmeno approssimative: «sono calcoli da fare, egli dice, vedremo; e poi se si dovesse calcolare questo ci sono gli interessi sul patrimonio». Tutti argomenti che si possono distruggere con poche parole. In realtà le cifre da me accennate poc'anzi non possono essere smentite, e sono state riconosciute esatte anche dagli attuali dirigenti della nostra Azienda.

L'onorevole relatore alla Camera dei Deputati ha riconosciuto che gli oneri finanziari sono aumentati, nel bilancio 1956-57 rispetto a quello precedente di ben 8 miliardi; da 14 sono passati a 22. Questo vuol dire che se potessimo avere 100 miliardi a disposizione per accelerare il potenziamento e l'ammodernamento delle ferrovie, questi potrebbero cagionare 10 o 15 miliardi all'anno di incremento patrimoniale; la Azienda andrebbe certamente meglio; ma col sistema in vigore attualmente, essa si presenterebbe con un passivo aumentato, come se andasse peggio. Gli otto miliardi di oneri finanziari in più, che certamente serviranno per migliorare il servizio e per incrementare il patrimonio nazionale, figurano invece come un peggioramento della gestione ferroviaria. A questo

assurdo si arriva seguendo il sistema attualmente in vigore.

Non possiamo neanche accettare la regola che dovremmo adattare il bilancio ferroviario secondo i ricavi. Noi dobbiamo adattarlo invece alle necessità dell'azienda, prima di tutto, e poi vedere quali altri adattamenti sarà possibile fare. In un servizio pubblico (non bisogna mai dimenticare che le Ferrovie dello Stato sono sì una azienda industriale e commerciale ma devono essere gestite come servizio pubblico; e perciò hanno numerosi doveri sociali da compiere) non sempre un settore economicamente passivo è anche socialmente dannoso. Per le ferrovie avviene molte volte l'opposto; una linea anche economicamente passiva è socialmente utile, anzi indispensabile, per cui vale la pena di spenderci qualche milione. Io penso che la stessa terminologia « rami secchi » debba essere lasciata da parte. Si dovrebbe parlare di ruscelli, di affluenti delle lineee principali. Ora non so cosa avverrebbe se fossero tagliati questi rami e disseccati questi affluenti, non so se il fiume centrale continuerebbe a scorrere come prima.

Sono convinto di no, ma che importa! Basta che gli interessi dei monopoli dell'automobile e della gomma siano salvaguardati; il resto non conta, anche se l'economia nazionale ne soffre. Ma noi non possiamo seguire chi ha per divisa solo il proprio massimo profitto; noi dobbiamo avere per divisa l'economia del Paese, che è più onesto e più serio.

Non chiediamo delle « comode integrazioni », chiediamo semplicemente una revisione delle impostazioni di bilancio. Non pretendiamo che si tratti l'azienda delle ferrovie come tanti altri enti, con sovvenzioni e anticipi che permettono di chiudere i bilanci in pareggio e consentono anzi la distribuzione di dividendi, con i miliardi che si sono fatti dare prima sotto varie denominazioni. (Onorevole Ministro lei sa più di me come sono fatte queste cose, e il discorso dovrebbe essere capovolto). Io penso che, anche senza essere eccessivamente competenti, basta un'onesta comprensione per ammettere che, quando in un bilancio qualsiasi, si assottigliano volutamente le entrate e si gonfiano le spese, evidentemente questo non è più un bilancio. Che non sia così, senza che noi ci ripetiamo, lo dimostrano le cifre ufficiali della Direzione generale, le quali, tra le mancate entrate e le spese che non dovrebbero figurare, porta una cifra superiore ai 65 miliardi. Non ce li ha messi tutti, ma intanto se togliamo questi soli, due terzi del passivo vengono eliminati.

Due parole ora su un argomento che meriterebbe una trattazione a parte, molto ampia, che non è nelle mie intenzioni fare in questo momento. Intendo parlare delle tariffe ferroviarie.

Lo stesso onorevole relatore ha esposto i motivi per i quali queste tariffe, più che remunerative, possono essere considerate politiche. Ma se sono tariffe politiche — e noi non abbiamo niente contro questo sistema — non è giusto farle pesare esclusivamente sul bilancio dell'Azienda. Facciamo conoscere che se mancano, come dice qualcuno, 50 miliardi, cioè il 20 per cento, per avvicinare i costi alle tariffe, questo non è perchè l'azienda va male, ma perchè essa è gestita in un determinato modo.

Sulle tariffe in sè e per sè e sui presenti aumenti, che cosa dire? Noi riteniamo che determinati ritocchi tariffali possono farsi senza danno, ma siamo viceversa contro gli aumenti indiscriminati per tutti. In occasione degli attuali aumenti di tariffa abbiamo visto che si è un po' perpetuato il medesimo sistema che ci era prima, cioè quello di calcare più la mano sul povero Pantalone, donde la diminuzione dei vantaggi per gli operai, l'aumento della terza classe, che non sarà un aumento di benefici, ecc. Credo si possa dire che, per le tariffe ferroviarie, si adotta lo stesso sistema che si adotta nel campo fiscale: in ultima analisi quello che potrebbe e dovrebbe pagare, paga poco o niente. Intendo riferirmi alle grandi agevolazioni di tariffe per i carri completi a lunga distanza, che sono assunti dai grossi spedizionieri ed esportatori, i quali hanno dei margini notevoli. Io non voglio ripetere qui quello che l'onorevole Ministro ha detto a Milano ed anche alla Camera dei deputati, perchè credo sia a conoscenza degli onorevoli colleghi; ma sopra un diverso dislivello di prezzi tra costo e vendita di 165 lire al chilo — non è vero, onorevole Ministro? — si poteva sostenere un lieve aumento dei prodotti ortofrutticoli. Lei sa che cosa è capitato: sembrava che la Patria fosse in pericolo, sembrava che cadesse tutto quanto e si trattava

di portare da 4 a 7 lire al chilogrammo la tariffa della merce agrumaria; che ha non meno di 165 lire di margine tra lo scarso compenso dato al contadino alla nascita del prodotto, fino al prezzo di vendita a destinazione. Eppure non ci si è riusciti. Viceversa, si è riusciti ad aumentare le tariffe delle terze classi, benchè si continuerà a viaggiar male. È chiaro quindi che le grosse ditte hanno sempre le porte aperte. Non vi è bisogno — e anche qui ripeto quello che molto bene è stato detto dall'onorevole Ministro — che queste agevolazioni vadano a beneficio di ristrette cricche monopoliste, anzichè a beneficio della collettività. E sono anche io del parere espresso da altri colleghi durante la discussione, che in certi aumenti di tariffa bisogna stare attenti, perchè mentre da una parte dànno dei nuovi margini di guadagno all'autotrasporto, sottraggono poi una parte del traffico alle ferrovie. Per quanto possa sembrare paradossale, ho letto in riviste economiche che gli stessi autotrasportatori domandano alle Ferrovie dello Stato di aumentare determinate tariffe per avere più margine nel gioco della concorrenza.

Un'altra voce che aggrava il nostro passivo ferroviario è quella che riguarda la questione del contributo del fondo pensioni. Se ne è fatto già cenno ma in modo non esatto, e mi permetto quindi di precisare. Nell'esercizio 1951-52, la spesa totale delle pensioni era di 32 miliardi, di cui 20 alle Ferrovie dello Stato e 12 del Tesoro. Nell'esercizio 1956-57, la spesa totale delle pensioni è salita a 52 miliardi: il contributo delle Ferrovie dello Stato è passato da 20 a 38 miliardi, cioè 18 miliardi in più, e il Tesoro è rimasto a 14. Ecco ciò che fa aggravare il passivo. Basterebbe rispettare il principio istitutivo che prevedeva il 52 per cento a carico dello Stato. Qui siamo, viceversa, ad un capovolgimento di cifre. Ed allora cosa si aspetta? È difficile applicare la legge? Il fatto è che quando si tenta di svalorizzare un'azienda non si rispettano neanche le leggi. E dire che basterebbe che questa cifra fosse pareggiata tra Ferrovia dello Stato e Tesoro, perchè il deficit diminuisse di altri 14 miliardi.

Nella sezione II^a della parte ordinaria delle spese del bilancio vi sono le spese complementari. Quali sono queste voci? Danni di forza maggiore, rinnovamento parte metallica, rinnovamento materiale rotabile, migliorie ed aumenti del patrimonio. Tutto questo non dovrebbe andare nelle spese di esercizio e invece c'entra per la cifra di altri 19 miliardi. Voglio ammettere, grosso modo, che la metà sia da addebitare al costo di esercizio, ma per l'altra metà no e sono altri 10 miliardi in più che pesano sul sedicente passivo. Quindi basterebbe considerare non le cifre nostre e quelle del relatore, ma quelle della Direzione generale e tutte queste altre che in quell'elenco non figurano, per arrivare non lontano dai 100 miliardi, che calunniosamente si mettono tra le spese di esercizio e che viceversa non vi dovrebbero figurare.

Qualche buontempone ha fatto questa affermazione: « ammettiamo che voi abbiate ragione, cosa cambia? Tanto il passivo ferroviario lo paga sempre il Tesoro! Che lo paghi prima o dopo è la stessa cosa! ». Io dico invece che se mancasse questa arma del passivo ferroviario, ai poveri denigratori delle ferrovie rimarrebbero pochi spiccioli, non avrebbero niente da dire. Quindi non è vero che sia la stessa cosa. Cominciate a rettificare il bilancio, cominciate a dare, sia pure parzialmente, quelle sovvenzioni per le linee passive, come si fa normalmente per altri enti. Questo giudizio che « darlo prima o dopo è lo stesso », noi non possiamo accettarlo. Come conclusione, se noi nel bilancio mettiamo le entrate che dovrebbero essere comprese e togliamo le spese che non dovrebbero figurare, io penso che il passivo, almeno in grandissima parte, sparirebbe, e sparirebbe anche la subdola campagna che gli interessati denigratori dell'economia pubblica stanno scatenando in questi ultimi mesi. Noi non possiamo limitarci, onorevole Ministro, a chiedere una più veritiera impostazione dell'attuale bilancio; noi da tempo abbiamo chiesto la riforma strutturale dell'azienda, l'ammodernamento tecnico, adeguati e tempestivi investimenti patrimoniali a carico del Tesoro e non dell'esercizio delle Ferrovie dello Stato.

Ognuno di questi argomenti comporterebbe una lunga esposizione; io mi limiterò a quelle considerazioni che ritengo indispensabili. Della riforma strutturale dell'azienda si parla da decenni, se ne sono occupate varie Commissioni di studio e non se ne è fatto niente. A quanto sembra l'attuale progetto di riforma, che è

sull'orlo di esser varato, in gran parte non è che la conferma dell'antico.

Lo stesso studio pregevole, anche se non completamente perfetto dal nostro punto di vista, fatto dalla Commissione presieduta da sua eccellenza Berruti, dopo anni di studi, è stato completamente capovolto. Qui viene una domanda. La Commissione Berruti ha lavorato su ordinanza del Ministro dei trasporti? Il progetto va al Ministero della riforma ed al Governo e torna indietro addirittura con un controprogetto, in cui non c'è più niente o quasi di quello che tanto faticosamente i migliori funzionari della nostra Azienda ferroviaria avevano elaborato. Bisogna dedurne che una vera riforma, nel senso di industrializzare, commercializzare la nostra azienda, c'è chi non la vuole. Ci sono quindi i sostenitori della tesi che le Ferrovie dello Stato devono continuare ad essere una azienda burocratica, caotica, mentre tutti riconosciamo che deve essere cambiata. Questa la conseguenza cui arriviamo, se è vero che ci sono tante resistenze a varare una onesta riforma, non proposta dalle organizzazioni sindacali, ma frutto degli studi di una molto autorevole Commissione, nominata per decreto ministeriale, presieduta da un Consigliere di Stato e composta dai migliori funzionari che abbia l'Amministrazione ferroviaria, al cui zelo e alla cui competenza bisogna inchinarsi.

Perchè tutto questo? Io collego questi dissidi e queste resistenze alla riforma a quello che accennavo dianzi, cioè anche da questo punto di vista la spinta privatistica è arrivata ad impedire la riforma delle Ferrovie.

Presidenza del Vice Presidente SCOCCIMARRO

(*Segue* MASSINI). Ancora la partita non è decisa. Sarà interessante vedere chi vincerà. Vincerà il progetto del Tesoro, con la riforma secondo cui le ferrovie saranno gestite da un Comitato di gestione di sei persone, di cui una sola è un tecnico ferroviario? Arriveremo all'attuale consiglio di amministrazione con i difetti che tutti abbiamo riconosciuto? Oppure faremo un Consiglio di amministrazione veramente degno della grande azienda ferroviaria? La partita ancora non è chiusa, ma pessimisticamente noi temiamo molto che, anche se l'onorevole Ministro dei trasporti non fosse dello stesso parere del Ministro della riforma e del Ministro del tesoro, la sua opinione, che riteniamo non sia in quella direzione, sarà soccombente.

Se una voce, sia pure modesta, può aiutarla nella sua fatica, io qui la spendo molto volentieri. Resista! La riforma dell'Azienda ferroviaria deve essere fatta nell'interesse del Paese e non nell'interesse dei monopoli.

Altro aspetto: ammodernamento tecnico. Si dice bene: banco di prova. Ma fatto come? A parità di condizioni? Fino adesso si è fatto un banco di prova molto parziale. Se a fianco del l'ultimo risultato della tecnica, sia come pullmann che come autotreno — abbiamo sentito stamane l'inno all'autoservizio fatto dall'onorevole Terragni — vi mettiamo vicino la locomotiva di ottanta anni fa, cioè più vecchia di me, una vettura di quelle che veramente servono ai documentari caricaturali del cinematografo, è certo che così non si fa un onesto banco di prova. Perchè non prendiamo un camion o un pullmann di venticinque o trenta anni fa e ci mettiamo vicino una nostra moderna automotrice?

La verità è che bisogna utilizzare la tecnica ed il progresso in tutti i settori dei trasporti e non contribuire a far morire un sistema, perchè un altro prenda poi l'eredità, come quel famoso nipote vicino al letto dello zio. Quindi il banco di prova noi l'intendiamo in questo modo: l'ammodernamento, il progresso tecnico deve essere applicato, nessuno lo nega, per i servizi di strada; ma deve applicarsi in misura non minore anche per le Ferrovie dello Stato. Qui mi servo di una dichiarazione, breve ma succosa, dello stesso Direttore generale delle Ferrovie dello Stato, il quale dice che « attualmente vi sono linee e materiale rotabile, stazioni e scali in condizioni inferiori alle necessità ». Ma è possibile poter sentire da un Direttore generale queste affermazioni? Allora siamo noi che vogliamo il deterioramento delle ferrovie! In questo caso non mi resta che dichiararmi d'accordo con lo stesso Direttore generale, con il quale tuttavia io dissento per tanti altri argomenti: la cifra da lui esposta di 750 miliardi d'incremento patrimoniale, spe-

se gradualmente nel tempo, non ha nulla di impossibile. Anzi io vorrei aggiungere che l'ammodernamento dovrebbe avvenire nel più breve tempo, magari pagando posticipatamente.

Sul ripristino ed il completamento delle linee non aggiungo altro a quello che ha scritto l'onorevole relatore; noi aderiamo di buon cuore a quelle proposte, anche se non si possono considerare esaurienti, e ne attendiamo la realizzazione.

Ed ora un accenno alle necessità che si determinano nei grandi centri per le corse operaie. Negli altri Paesi — e l'onorevole Ministro queste cose le sa meglio di me — siamo arrivati non solo al raddoppio delle linee, ma al triplicamento, al quadruplicamento delle linee stesse. Questo è più che naturale quando si tratta di trasportare centinaia di migliaia di lavoratori, di studenti, di professionisti, i quali vanno verso il grande centro nelle prime ore del mattino per tornare poi a casa nelle prime ore della sera. Bisogna evitare che costoro « raddoppino » la loro giornata; infatti molte volte, il tempo che perdono tra l'andare ed il tornare se non è addirittura il doppio del tempo speso sul lavoro, è comunque più della metà di quel tempo stesso. In questo campo bisogna essere coraggiosi. Ho inteso dire da qualcuno: ma questo servizio potrebbe essere svolto dalle autolinee. Immaginate voi come un'autostrada possa permettere il trasporto in un'ora o due di 2 o 300 mila persone? Sono le ferrovie che devono risolvere questi problemi, nelle zone dove vi sono grandi centri come Milano, Roma, Torino ecc. dove giornalmente avvengono grandi spostamenti di masse di cittadini.

Risparmio al Ministro ed al Senato le suddivisioni di quella somma di 750 miliardi che si dovrebbe spendere come s'è detto or ora, Ma ci sono anche programmi minori. C'è per esempio il programma quadriennale inserito nel piano Vanoni, che comporterebbe una spesa di 120 miliardi in 4 anni. C'è poi il prestito svizzero, che mi pare di aver capito che noi rimborsiamo senza interesse; però nel bilancio preventivo attuale c'è già una prima quota di pagamento di 1.100 milioni; sono 1.100 milioni che vanno a gravare sul passivo, causando il paradosso a cui accennavo prima.

Per l'elettrificazione delle linee anche qui esiste della confusione; noi non abbiamo mai chiesto l'elettrificazione di tutta la rete italiana; sarebbe assurdo, però siamo molto indietro anche rispetto ai programmi del ventennio; si doveva allora raggiungere una elettrificazione per circa 9.000 chilometri e siamo ancora a 6.100 chilometri. Dobbiamo riconoscere che in questo ultimo anno si è fatta qualche decina di chilometri in più degli anni scorsi, ma è troppo poco; e pensare che ogni anno che si ritarda questa elettrificazione sono miliardi di spesa in più che vanno all'estero, perchè il carbone non lo abbiamo e costa molto, e se ne consuma ancora moltissimo: qualcosa come 1.250.000 tonnellate all'anno.

Siamo anche d'accordo che, laddove non conviene fare l'elettrificazione, si usino altri sistemi di trazione; le locomtive Diesel, ad esempio, sono state progettate due o tre anni fa, ma ancora non abbiamo avuto la fortuna di averne una; e così le automotrici, sia elettriche che termiche. Pensare che il costo tra i diversi sistemi di trazione è molto sensibile, e l'economia che si realizzerebbe, ammortizzerebbe relativamente presto gli investimenti, che non sarebbero quindi investimenti perduti, ma a beneficio dell'esercizio e del bilancio.

La maggiore elettrificazione porta, naturalmente, ad un maggior consumo di energia elettrica. Noi Ferrovieri dello Stato, noi Stato, perchè dobbiamo andare a comprare questa energia elettrica dai monopolisti privati, quando abbiamo in Italia non pochi autoproduttori che producono e consumano, nell'insieme, il 22 per cento di tutta l'energia nazionale? La Montecatini, ad esempio, produce da sè sola il 7 per cento del totale dell'energia prodotta e la utilizza per sè. L'Azienda statale va invece a comprare l'energia elettrica, e pagandola cara. Nel 1954-55, sui 10 miliardi d'energia consumata, ne abbiamo comprati 8. Però si dice: noi vendiamo pure energia, quindi da una parte compriamo e dall'altra vendiamo, pertanto siamo pari. Non è così, purtroppo, perchè mentre quella che noi vendiamo si vende da 1,20 a 1,80 per chilowattora, quella che

compriamo la paghiamo circa 5 lire il chilowattora: quindi quella che compriamo la paghiamo a prezzo di tariffa, e quella che vendiamo la vendiamo a prezzo di favore.

Noi diciamo che è ora di porsi il problema della soppressione completa della trazione a vapore. Basti l'esempio dell'Inghilterra la quale, pur essendo la patria del carbone, almeno in Europa, ha progettato ufficialmente la soppressione totale della trazione a vapore, sostituendola con quella elettrica, mediante la costituzione di centrali termo-elettriche, o con quella Diesel. Se questo fa l'Inghilterra, dovremmo esservi spinti anche noi, che dobbiamo importare il carbone e che poi piangiamo sulla difficoltà della bilancia dei pagamenti.

La questione delle automotrici è un altro problema serio. Sono poche, bisogna fare uno sforzo e arrivare a quelle altre 150 o 200 che occorrono. Bisogna farle subito anche se si dovranno pagare in un secondo tempo. Questo è nell'interesse dell'Azienda. In una relazione del Servizio commerciale e traffico viene reso noto che determinati servizi dovranno essere ceduti per mancanza di automotrici. Sembra esservi una concomitanza fra la campagna di smantellamento e il mancato ammodernamento del materiale ferroviario.

Lo stesso va detto per i carri merci. Le cifre ufficiali avvertono che bisogna provvedere come minimo alla costruzione di 25 mila carri, di cui numerosi specializzati (frigoriferi e cisterne). Anche qui, non è che non ci si sia pensato, ma, purtroppo, le cifre sono eloquenti: sono necessari quasi duemila carri frigoriferi e se ne imposta la spesa per 250. Il settore più danneggiato è quello ortofrutticolo, che esporta e che, se fosse agevolato, arrecherebbe un notevole sollievo a tutta l'economia nazionale. Perchè non si fa uno sforzo, anche facendo dei « buffi », come si dice a Roma? Viceversa non si fa niente, e forse si avvantaggia qualcuno. Vorrei mettere a conoscenza del Senato che il movimento dei carri ortofrutticoli per l'estero è stato nel 1954 di 65 mila e nel 1955 superiore ai 90 mila, con aumento superiore al 30 per cento. E questo, mentre non si compie lo sforzo che si dovrebbe per dotare le ferrovie dei carri frigoriferi necessari. E così decine di migliaia di tonnellate, come ci risulta, di merce non parte perchè, nei momenti di punta, i carri non sono sufficienti.

Di contro c'è una notizia che non mi fa piacere. Mentre noi stiracchiamo su questa questione, gli autotrasportatori hanno già impiantato le loro brave attrezzature frigorifere in camion moderni, che possono affrontare, grazie a vari sistemi, fino ai 450 chilometri di distanza e, con sistemi più perfezionati, anche percorrenze superiori. Vogliamo aspettare che assorbano anche questo settore, che è nostro?

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Ci paghino gli esportatori gli stessi prezzi che pagano agli autotrasportatori, e allora faremo subito i duemila carri!

MASSINI. Imponiamolo. Lo Stato non deve aver paura di tagliare le unghie ai sabotatori dell'economia nazionale.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Il tasto è delicato e il problema importante. Ne parleremo.

MASSINI. I mezzi ci sono per fare questo; basta volerlo ed io penso che quelli che non vogliono — intendo la Confintesa — hanno il sopravvento sul Governo anche per questi particolari problemi.

Si parla inoltre del servizio da « porta a porta », nel quale le ferrovie partono « handicappate ». Certamente non si può portare il binario ferroviario fino a Piazza Venezia, però si potrebbe adottare il sistema dei carri anfibi. E non è neanche affatto vero è giusto che l'autotrasporto merci in conto terzi debba avere via libera, succeda quel che succeda: se si limita, quando occorre, addirittura la libertà personale, perchè non si debbono limitare altre cose, quando ciò è necessario all'economia nazionale e alla collettività? Perchè dunque non costruiamo a titolo di esperimento un certo numero di carri anfibi? Ciò facendo si può decongestionare il sistema stradale, come diceva il collega Cappellini questa mattina, e si può effettuare il servizio da « porta a porta ». Comunque a questo riguardo non voglio avere la pretesa di scoprire l'America, anche perchè il Ministro ci avrà pensato prima di me; però non si vede ancora lo sforzo realizzatore; e

finchè non vediamo questo sforzo, si alimenta in noi quell'atroce dubbio che si appoggi piuttosto la corrente degli affossatori anzichè la corrente degli ammodernatori della nostra massima Azienda statale.

Dopo aver fatto questi rapidi accenni sull'ammodernamento, vorrei ripetere quello che ho detto in principio: con tutti questi problemi da risolvere, salta fuori il denigratore interessato a dire « che non bisogna spendere più una lire per le Ferrovie dello Stato ». Io rispondo: una lira no, ma qualche centinaio di miliardi si, perchè sono necessari per il potenziamento della nostra Azienda.

Sugli investimenti ho già fatto qualche accenno. Noi adesso stiamo ultimando, sia pure in ritardo, l'utilizzazione di quei famosi 160 miliardi in quattro rate, che mi pare siano pressochè tutti stanziati. Adesso abbiamo i 50 miliardi ottenuti, ma che dobbiamo restituire, per cui si andrà ad aggravare il passivo del bilancio non so per quale altra cifra. C'è poi il prestito svizzero che dobbiamo rimborsare e quindi pagare con il costo di esercizio. C'è infine l'investimento del piano Vanoni. Non parlo della Cassa del Mezzogiorno. Di programmi di investimenti finanziari quindi ne abbiamo; ma, a questo riguardo, diciamo che questi stanziamenti debbono essere fatti a carico del Tesoro quando si tratta di aumento patrimoniale e quando si tratta di incremento di impianti. Tutte le aziende che si rispettano, non mettono mai l'acquisto di una macchina nel costo d'esercizio, bensì nel capitale.

Passando brevemente ad altro argomento, intendo intrattenermi sui « rami secchi ». È evidente che quando non si fa niente o troppo poco di tutto quello che, in forma più o meno ordinata, ho esposto fino ad ora, si arriva alla logica conclusione dei signori denigratori di cui parlavo prima e nasce la questione dei « rami secchi ».

Questa sostituzione dei rami secchi non è un problema nuovo, perchè da quel che mi risulta fin dal 1931 esiste una legge in proposito, modificata poi nel 1939, la quale parla dell'eventualità di una sostituzione delle linee di troppo scarso traffico; la legge non dice però di darle per forza ai privati. Anzi quella legge stessa porta tre esempi di gestione pubblica: l'esercizio diretto delle Ferrovie dello Stato, l'esercizio con imprese miste, e l'appalto che è sempre rescindibile e quindi maggiormente controllabile. Noi siamo per la prima forma, cioè esercizio diretto delle Ferrovie dello Stato. Non c'è nessun motivo che, con la scusa dei rami secchi, l'Azienda statale delle ferrovie pezzo per pezzo vada in mano ai monopoli. Noi dichiariamo di opporci con tutte le nostre forze a questo indirizzo. Una volta smantellati gli impianti, quando saranno veramente padroni del servizio, i monopoli faranno man bassa anche delle tariffe e dell'economia nazionale.

E anche quando si arrivasse, dopo maturo e minuzioso esame, indispensabile per l'economia nazionale, all'autoservizio su strada, noi riteniamo necessario che esso sia gestito da un'unica gestione. Ed anche qui gli esempi esteri non mancano: vedi la Francia e la stessa Inghilterra. Quando si è dovuto fare il coordinamento tra strade e rotaie, il governo laburista, che aveva già nelle sue mani la statizzazione delle ferrovie, ha prima nazionalizzato le principali linee dell'autostrada e poi le ha coordinate sotto un'unica gestione. Questo smantellamento voluto dai monopoli comporterebbe come prima operazione qualcosa come 2500 chilometri di sostituzione; e ciò sarebbe molto più sensibile nelle ragioni meridionali, dove appunto mancano anche le strade. Ne ha fatto qualche accenno anche l'onorevole Romano, che ha richiamato l'attenzione del Governo sulla soppressione di ferrovie, perchè in Sicilia non vi sarebbero neanche strade sufficienti. Noi siamo del parere che il problema deve essere esaminato da un punto di vista completo e non solo aridamente dal punto di vista economico. È necessario vedere cosa avverrà di certe provincie industriali e produttive con la sostituzione dell'autoservizio. Nessuno poi parla dei disagi e dei pericoli cui si incorre, viaggiando con l'autoservizio. Noi, ripeto, siamo per l'esame onesto, disinteressato; e una volta decisa la sostituzione, riteniamo che i nuovi esercizi siano gestiti dallo stesso Ente che gestisce le ferrovie. Tutto questo va fatto dopo un preventivo e serio esame, in cui siano tenute presenti le esigenze economico-sociali della comunità, i diritti acquistati dai cittadini utenti. Bisogna vedere se il « ramo secco »

è veramente secco oppure si cerca di farlo seccare.

A proposito di « rami secchi » voglio parlare anche del tentativo di privatizzazione delle officine ferroviarie. È un argomento che affiora ogni tanto. Si dice che i costi delle officine ferroviarie sarebbero superiori a quelli dei privati. Anche qui è probabile che si faccia una operazione di svendita, che avvenga come nel caso dei due salumieri in concorrenza, uno dei quali vende a prezzi più bassi e poi, quando ha fatto chiudere il concorrente, ci pensa lui a rifarsi. Noi vi mettiamo in guardia. Non è vero che i costi sono maggiori nelle maggiori officine ferroviarie; e se anche ci fosse qualche differenza bisogna vedere se essa non si ritrova nella qualità del lavoro, che non si misura ad occhio. Anche per le officine noi vi diciamo che non si deve tagliare quello che si vorrebbe far credere « ramo secco » delle officine ferroviarie, perchè poi ne deriverebbe certamente un danno per l'Amministrazione.

Sul coordinamento strada-rotaia è stato detto tanto che penso sarebbe noioso ripetere le stesse cose, ma anche su questo è bene dire una parola chiara. L'autoservizio è migliorato, è in continuo progresso tecnico, che nessuno nega; ma noi vogliamo che lo stesso progresso ci sia anche per la ferrovia. Si deve riconoscere che siamo in difetto da questo lato. Nessuno oserebbe affermare che il progresso tecnico ha giocato uniformemente nelle due forme di trasporti. Per la ferrovia si lamenta la mancanza di mezzi finanziari, ma secondo noi questa giustificazione non è valida. Adottiamo, specie per le zone di corta e media distanza, il materiale leggero moderno, comodo e vedrete, come è già avvenuto quando si sono sostituite in certe zone le vecchie vetture, che il traffico ferroviario risulterà incrementato. In questo senso noi intendiamo il coordinamento strada rotaia, non come lo si considera attualmente. Anche qui la letteratura e i neologismi dei nostri avversari hanno fatto sforzi inauditi. Chi ha parlato di « ridimensionamento quantitativo e qualitativo delle ferrovie », chi di « rimessa in ordine della azienda ferroviaria », chi di « riconversione delle ferrovie », chi di « rifusione dell'idea stessa di ferrovia ». Cosa vuol dire questo? Per noi vuol dire eliminare più che sia possibile l'azienda ferroviaria per avere maggiormente mano libera nello sviluppo dei servizi autostradali.

L'onorevole Ministro al congresso di Milano, parlando del coordinamento fra strada e rotaia, diceva che esso deve farsi intorno ad un tavolo sopra cui sia scritta Italia e intorno al quale siano tutti buoni italiani. Come uscita poetica è perfetta. Però lei sa meglio di me che, quando intorno ad un tavolo siedono i rappresentanti di una azienda pubblica da una parte e i rappresentanti delle aziende private dall'altra, malgrado siano tutti buoni italiani, l'azienda pubblica ci si trova come un vaso di coccio fra vasi di ferro. Quindi ai buoni italiani intorno ad un tavolo in cui ci sia scritto Italia noi, francamente, non crediamo. Non lo consente la realtà economica della società capitalistica, arrabbiata per giunta di privatizzazione ad oltranza.

Noi sull'accordo A.N.A.C. non siamo consenzienti. Il fatto che lei abbia nominato un'altra commissione per fare un qualcosa di analogo per le merci, non ci trova affatto d'accordo. Bisogna viceversa rettificare l'accordo precedente e nulla fare di simile per le merci, anche perchè esse sono qualcosa di più complicato e chissà cosa verrebbe fuori da un altro accordo A.N.A.C. per i trasporti merci. Mi permetto quindi di consigliare al Ministro di andarci molto adagio, anzi di non andare per niente in questa direzione e, se possibile, di modificare l'accordo privatistico portato a termine precedentemente.

Si è parlato molto da parte dei colleghi, del Consiglio superiore dei trasporti. Non aggiungerò parola. Lo ritengo assolutamente indispensabile. Anche qui non si sa perchè non si sia ancora riusciti ad attuarlo. L'onorevole Corbellini lo ha annunciato dal 1949. Siamo nel 1956 e non è stato ancora messo in piedi. Per mancanza di tempo? Non crediamo. Anche qui ci sono gli interessi contrastanti sempre sulla medesima linea. Constato negli avversari una coerenza molto sintomatica. Di conseguenza anche noi dobbiamo essere coerenti in senso opposto, nel senso cioè di reclamare il Consiglio superiore dei trasporti, come già esiste quello de lavori pubblici, della difesa della marina mercantile e adesso esiste perfino il Consiglio superiore della pubblica

amministrazione. C'è soltanto un alto organismo non realizzato, cioè il Consiglio superiore dell'economia e del lavoro. Anch'esso sembrava imminente ed utilissimo, ma poi non se n'è più parlato.

Vorrei che l'onorevole Ministro mi desse atto che durante questo lungo intervento, che si avvia però alla conclusione, non ho fatto cenno ai problemi del personale. In questo ho voluto essere più italiano che ferroviere. Però naturalmente non posso chiudere il mio intervento, senza accennare a qualcosa in merito.

Anche qui sono venute fuori, dai colleghi che mi hanno preceduto, alcune inesattezze. Il personale mai come questo periodo ha attraversato una vita burrascosa e così incerta; non c'è istituto, nè giuridico nè economico, di tutti li istituti che reggono il contratto d'impiego del personale ferroviario, che sia definito. Tutto è in discussione; si era già in uno stadio di risoluzione tre anni fa, quando è venuta la legge delega di De Gasperi, poi fatta propria da Pella e da tutti gli altri ed ora lo stato di fatto è che il personale delle ferrovie non ha niente di stabile. Si tratta di una situazione a cui bisogna porre rimedio, facendola terminare appena possibile. Mai come in questi ultimi periodi i ferrovieri hanno vissuto nell'incertezza, senza sapere come andranno a finire le loro cose. Molte discussioni, molte commissioni, ma quando si crede di avere raggiunto una conclusione, sia pure per un solo problema, ci si accorge che tutto è ancora in alto mare.

Io non entro nei dettagli dei problemi particolari dei ferrovieri perchè siamo in trattative, si può dire, quotidiane, con il Ministro ed al Senato interessano forse relativamente queste questioni di dettaglio del personale. Però io approfitto del fatto che parlo da questa tribuna per pregare l'onorevole Ministro di provvedere acchè si finisca: bisogna sistemare tutti gli istituti che reggono le condizioni morali, giuridiche ed economiche dei ferrovieri. Se c'è qualcosa di definito, di stabile, proviene dal passato ventennio ed è, direi, vergognoso che dopo 12 anni dalla Liberazione non si sia ancora provveduto ad instaurare l'auspicabile stabilità democratica, anche in questo campo.

I concorsi vanno molto, troppo lentamente ed il personale non può godere del proprio riposo. Io credo relativamente a questa indispensabilità della lentezza dei concorsi. Se disgraziatamente capitasse una calamità nazionale, mobiliteremmo milioni di persone in pochissimi giorni per non dire in poche ore; vediamo di fare qualcosa anche nel campo dei concorsi, accelerandone lo espletamento, poichè il personale è ben lontano dall'essere esuberante, come qualche collega ha affermato, e l'onorevole Ministro sa perfettamente che esso è insufficiente.

Per quel che riguarda il trattamento economico, bisogna dare esecuzione all'impegno che l'onorevole Ministro ha preso, di stabilire in modo definitivo gli stipendi dei ferrovieri, e ciò a brevissima scadenza, di modo che i ferrovieri possano conoscere e percepire stabilmente le loro retribuzioni come tutti gli altri pubblici dipendenti, che hanno le loro tabelle.

Una parola ancora per i servizi appaltati e per le assuntorie. Sono sistemi di impiego, di lavoro, che vanno aboliti! La categoria dei ferrovieri vuole essere omogenea: tutti col medesimo contratto, tutti con le medesime condizioni, naturalmente secondo la propria qualifica. L'affermazione che con tali sistemi le ferrovie ci guadagnano è una pura favola, poichè chi guadagna sono gli speculatori privati, i quali non vengono certamente a prendere gli appalti per regalare qualcosa alla azienda ferroviaria, ma lo fanno per portarsi via, con tutti i sistemi ben conosciuti, o col trucco della diversa quantità numerica della mano d'opera o con l'altro, per esempio, delle pulizie parziali delle vetture, ecc., più o meno larghi e non sempre leciti margini di guadagno. Non possiamo assolutamente sopportare ancora queste forme di impiego, che poi costituiscono anche delle brutture dal punto di vista giuridico. Lasciamo questi sistemi ai privati, che si servono magari della forca caudina del contratto a termine! I ferrovieri debbono essere ferrovieri e debbono godere tutti del medesimo stato giuridico, con le condizioni economiche volute ad ogni singola qualifica.

Onorevole Presidente, onorevole Ministro, ho finito e mi scuso del mio lungo discorso. Tutti i problemi che ho, sia pur fugacemente, trattato, non possono essere ignorati e debbono es-

sere discussi, non solo, ma anche risolti. Tutti i problemi dell'Azienda ferroviaria non dob biamo metterli nel dimenticatoio, non dobbiamo far sì che l'Azienda deperisca gradualmente. Questo è probabile che possa esser vo luto da determinati speculatori, ma non può essere voluto, nè dal Parlamento, nè dal Go verno, nè dal popolo italiano. Ecco perchè mi sono dilungato in questa difesa dell'Azienda ferroviaria, ecco perchè mi sono battuto per il suo ammodernamento tecnico ed aziendale contro il minacciato smantellamento. La difesa dell'azienda ferroviaria non è solo un problema ferroviario, riguarda tutta l'economia nazionale, interessa tutto il Paese e specialmente le zone depresse, le masse di operai, i ceti medi produttori e distributori. Vogliamo difendere e tutte le facilitazioni che si sono conquistate gli operai, gli studenti, i professionisti, tutti coloro cioè che abitano a decine di chilometri dal posto di lavoro; e ciò si può far solo con un'azienda moderna ed effi ciente.

La difesa dell'Azienda ferroviaria è una causa giusta, da difendersi con tutti i mezzi: noi, come ferrovieri e come italiani, faccia mo e faremo appello a tutti gli onesti per lottare insieme contro lo smantellamento dell'Azienda ferroviaria, per il suo ammodernamento, per il suo potenziamento, onde possa rispondere sempre meglio alle crescenti esigenze della economia nazionale e di tutto il popolo italiano. (*Vivi applausi dalla sinistra. Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il sena tore Alberti, il quale, nel corso del suo inter vento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato. Si dia lettura dell'ordine del giorno.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, considerando che, non solo ap pare rimandata *sine die* l'attuazione del piano regolatore delle nuove costruzioni ferroviarie italiane per quanto poteva interessare la pro vincia di Viterbo, ma che sono in pericolo di disarmo le due linee Attigliano-Viterbo e Civitavecchia-Orte, non suppeditabili da servizi automobilistici per mancanza di un sistema di strade parallele,

invita il Governo a procedere al riesame dell'importante problema, in quanto, oltre alle esigenze della economia della zona servita, non sono da passare sotto silenzio le funzioni di raccordo delle due linee tra le due arterie fer roviarie Pisa-Roma e Firenze-Roma. Ciò allo scopo di poter tranquillizare in proposito gli abitanti di una operosa provincia che è stata per tanti titoli finora dimenticata nelle sue esigenze ferroviarie ».

PRESIDENTE. Il senatore Alberti ha facoltà di parlare.

ALBERTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, la perorazione mi è stata anticipata dal collega Massini, inten dendo io spendere qualche parola sul minacciato disarmo di due linee ferroviarie e avendo ciò significato con l'ordine del giorno. Si dirà che è piccolo problema; non piccolo quanto pare, poichè la perorazione anticipata è stata fatica sì del collega Massini, ma molti parlano di problemi similari. Il senatore Massini si intende di queste cose perchè è nato in ambiente ferroviario, e, tra l'altro, in un centro ferroviario che si chiama Foligno; e l'ex Ministro e sempre professore Corbellini sa di queste cose in quanto figlio di ferroviere: c'è una consegna che si tramanda da generazione in generazione, la consegna del « bottone » come si dice volgarmente. Orbene vorrei prendere abbrivio da questo amore per le ferrovie, per dire a chi di dovere: non le distruggiamo. C'è una frenesia oggi, di fronte a certi ritrovati della tecnica della locomozione su strada ordinaria (il capitalista sonnecchia dietro questa parvenza), c'è quasi una frenesia di distruggere e di innovare una specie di *cupio dissolvi* medioevalistico a danno delle ferrovie.

BARBARO. È un grave errore, perchè i mezzi di comunicazione devono sommarsi, non eliminarsi a vicenda.

ALBERTI. D'accordo. Se vedessimo l'avviamento a stabilire una flotta di elicotteri — e dalle fantasie alla Verne sono stati già profilati su ogni città dei nugoli, degli stormi di elicotteri che ci libereranno dalla schiavitù della strada e della rotaia e della nafta bru-

ciata che infesta i vicoli della vecchia Roma (quando provvederemo per legge a prescrivere l'uso di benzina la più raffinata nell'interno delle città almeno per le zone con vie strette per non parlare dell'aumento del cancro polmonare? Ma questo discorso mi porterebbe lontano) — se dunque si profilasse già il largo uso degli elicotteri forse si potrebbe spiegare questa frenesia, questa panclastia verso le ferrovie. Ma il senatore Massini ha invece accennato a quel moloch della speculazione che sonnecchia, e forse si sta già svegliando, dietro tutto questo.

Orbene, è obbligo nostro accennare questi pericoli e porre in opera i mezzi profilattici. Il discorso, da generale si fa ora particolare e da particolare si fa, a sua volta, generale, Prendo coraggio e illustro per pochi minuti l'argomento che mi ero assunto, la soppressione di due linee ferroviarie trasversali, la Viterbo Attigliano e la Civitavecchia Orte. Quest'ultima fu costruita nel primo dopoguerra, con criteri moderni, dal professor Grismaier (*Interruzione del senatore Corbellini*) studiata a causa delle sue pendenze per la trazione elettrica. A Capranica ora si vede un bell'edificio, architettonicamente notevole, le cui mura sono ermeticamente chiuse; forse gli infissi sono custoditi nell'interno, ma i topi ballano nelle notti di luna entro quelle cortine di tufo e su quei supporti che avrebbero dovuto albergare lucenti organismi della sottostazione di trasformazione. (Mi corregga il professor Corbellini se sbaglio, poichè io mi intendo solamente della fisica e della elettrologia che hanno attinenza con la mia professione).

Attenti! Sulla stampa si leggono dei « trascorsi » sulla soppressione di queste ferrovie, che funzionano ancora. Ora, quando toglieranno queste ferrovie, avremo danneggiato soprattutto la povera gente.

Una tale affermazione fu già pronunciata appunto in treno, da me sottoscritto (ma affido la mia gloriola ad altro, se un giorno dovesse profilarsi) conversando con La Pira. Eravamo proprio su uno dei primi treni rapidi per Firenze e parlavamo della povera gente, questa povera gente che offre tanti spunti al Governo per fare una sua certa politica, e ai mestatori per ostacolarne il soccorso con pretesti surrettizi, e che dà motivi di fondo a noi, di questa parte, ed anche a gente di buona volontà che siede, voglio credere, in tutti i punti di questa Aula nobilissima. La povera gente si preoccupa perchè la ferrovia è ancora il mezzo più economico per viaggiare, almeno fino a che (dato che anche qui troviamo un furore di rinnovamento) gli abbonamenti per studenti, operai e massaie non saranno ritoccati, visto che tale espressione, da Giolitti in poi, significa peggiorati. Ora perchè si vogliono abolire queste due ferrovie? Ci sono voluti 50 anni per avere la ferrovia Civitavecchia-Orte, fatica particolare anche del Tittoni che sedette su quella poltrona aurata e con una certa dignità dati i tempi, e la ferrovia Viterbo Attigliano, sulla quale mi pare intorno, appena, al 1886 cominciò a sbuffare la vaporiera — ancora c'erano i ceppi di legno su quelle vecchie locomotive — e ad affrontare i dislivelli del 35 per 1000. Questa ferrovia ancora risponde bene ai suoi scopi perchè manca un sistema di strade parallele. Si ha un bel dire che oggi la strada deve vincerla sulla ferrovia, che faremo le autostrade come in America per l'andata e il ritorno, anzi addirittura a quattro vie: ma quando? Forse nel secolo prossimo, forse nell'epoca in cui le strade saranno già abbandonate come relitti archeologici.

È stata pubblicata da qualche giornale, e non solo di provincia, qualche notizia che veramente ci turba. Già si parla di un appalto, già si parla di materiale che deve venire da fuori e che in un primo momento dovrebbe correre sulle rotaie esistenti. Allora i sospetti prendono corpo, allora il mio dovere di parlamentare di quel collegio e di parlamentare che studia anche certi fenomeni sociologici mi impone di affrontare tali questioni.

La condizione essenziale, quando si voglia procedere al disarmo di alcune ferrovie, credo che sia quella dell'esistenza di un sistema di strade parallele, di suppeditazione. Stamane in un'interruzione che ho insinuato quando parlava il collega Porcellini — anch'egli è nato in ambiente ferroviario e sa quello che dice e mi ha insegnato parecchie cose e mi ha mutuato molti argomenti per queste piccole argomentazioni che vado svolgendo — ho detto che con questo sistema si arriva a delle fer-

rovie per pedoni, un nuovo tipo di ferrovia certamente, ma inutile. Bando alla celia. Si potrebbe, come è stato fatto in America, usufruire della sede ferroviaria per farci correre dei veicoli gommati e avremmo allora un « turn-pick » come quello che collega Chicago con Washington. Ma le gallerie che debbono essere illuminate a giorno? E i ponti? Merita il traffico che smaltiscono le ferrovie attuali un'innovazione di questo genere? Dunque un non senso sociale, un non senso tecnico è la soppressione di queste ferrovie, quando non esista il sistema di strade parallele.

DE LUCA CARLO. Ci avete promesso le automotrici, ma quando siamo al dunque non ce le date: ci date certi treni che fanno vergogna!

ALBERTI. Ci avete promesso l'ordinaria amministrazione, ma ancora non si tiene fede a questa promessa. Il collega De Luca, che è certamente di altro parere riguardo a certi fenomeni sociologici, ma è stato Presidente della Camera di commercio di Viterbo e dal suo angolo visuale ha studiato siffatte ripercussioni, può corroborare notevolmente quello che vado dicendo. Sulla ferrovia ci vanno tutti, ci va il signore, ci va la povera gente, ci vanno anche le merci: si tratta quindi dell'interesse di tutta una provincia che è zona depressa. La ferrovia è riuscita a fare di questa zona una zona un po' meno depressa di quello che poteva essere; oggi vogliamo togliere la ferrovia che faticosamente aiuta questa zona depressa a non essere più tanto depressa. Mi pare che questo sia un non senso non solo politico ma anche sociale.

Io posso chiudere rapidamente la mia perorazione particolare. Posso aggiungere soltanto che la speculazione già mostra le sue grinfie, sonnecchia, io dicevo, meglio subsanna. E l'esempio lo abbiamo; abbiamo già altri tentativi in questo senso, in altre provincie. Oggi, per una smania forse di imitare quanto si vede al cinematografo, l'automobile attira molto e deve essere una cosa lussuosa, tanto è vero che i nostri contadini non chiamano più l'autocorriera automobile o autovettura, ma « pulma ». Il nostro popolo ingoia queste parole e le riporta in forma italiana come gli antichi cangiavano Paris in Parigi e Bagdad in Baldacco. « Abbiamo il denaro », dicono i contadini, « per andare sul "pulma" e ci andiamo », « e ci pare di essere al cinema » e il "pulma" è lucido e signorile; ma lamentano poi che sul "pulma" non possono portare con sè il sacco come prima. E quando il contadino è disdegnato nel "pulma", corrono allora le brutte parole e molte volte il povero uomo è costretto a caricarsi il sacco addosso e affidarsi al caval di S. Francesco. La ferrovia di terza classe, onorevoli colleghi, è fatta proprio per gli uomini col sacco; si presta bene ad accogliere il sacco sotto il sedile, ad accogliere le falci, onore e segnacolo della nostra civiltà proletaria, però vogliamo abolire questi vagoni e le rotaie su cui corrono. Adopero questa parola perchè ormai è quasi insostituibile, la parola « vagone » è diventata una parola italiana. Io credo che non ci servano gli autopullman lussuosi, credo che facciano male anche un po' alla salute, per la costipazione, la stasi venosa, del piccolo bacino. I lunghi viaggi in auto — chi fa lunghi viaggi in autopullman sa che oggi le *hostess* hanno un pronto-soccorso in cui hanno larga parte le pillole lassative, mi si scusi il riferimento — costringendo a stare costretti come in un letto di Procuste danno luogo a quelle affezioni che gli antichi chiamavano discendenti dei *ventres pigri*.

Ma non divaghiamo. Io mi auguro che il testamento del caro amico Vanoni che era stato in gioventù socialista e non dei meno entusiasti, il piano Vanoni che dovrebbe incrementare le attività terziarie e quindi i trasporti e sviluppare specialmente quelli sulle grandi strade, non serva di pretesto alla speculazione in agguato. Vi è un alibi formidabile della speculazione in agguato: la modernità, il progresso tecnico, per i giusti diritti del quale mi affido ai veri tecnici che sono qua dentro, uno dei quali il senatore Corbellini. Faccia egli sentire la sua voce in nome della tecnica che non ha interessi, che ha solo un interesse imprescindibile, quello del progresso d'Italia, del progresso morale e del progresso sociale, in modo che anzitutto il progresso serva a non far star peggio la povera gente, che è ancora in credito con il progresso stesso. Quando io faccio qualche ricetta di an-

tibiotici molto costosa e sento che in quella famiglia non ci sono mezzi per comprarli oppure che la mutua non li ammette che in certi limiti, io dico: a che scopo questo progresso, a che scopo menti degne di Leonardo hanno operato per strappare alla morte tante vite se poi questi mezzi di vittoria sulla natura matrigna non sono alla portata di tutti?

Se c'è una cosa ancora alla portata di tutti, sono le ferrovie. Non le distruggiamo, opponiamoci a questo metodo camuffato da critica progressiva, per il bene, l'onore e il progresso d'Italia. (*Vivi applausi dalla sinistra*).

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

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, accogliendo il voto unanime della popolazione interessata, espresso più volte attraverso assemblee, delegazioni, ordini del giorno dei Consigli provinciali e comunali senza distinzione di partito,

impegna il Governo a sospendere definitivamente la già iniziata smobilitazione della ferrovia Copparo Ferrara-Cento Modena, togliendone la gestione alla inadempiente società privata che ora la gestisce e passandola alle Amministrazioni provinciali che ne hanno fatto espressa richiesta, onde la suddetta ferrovia sia, non già smantellata, ma migliorata, modernizzata, e resa sempre più rispondente alle crescenti esigenze del traffico di quella importante zona ».

PRESIDENTE. Il senatore Roffi ha facoltà di parlare.

ROFFI. Parlerò anch'io, signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, su questa questione dei minacciati o già iniziati smantellamenti di ferrovie chiamate, a torto o a ragione, secondarie, o addirittura, e certamente a torto, « rami secchi », mentre più giustamente, come diceva poco fa il collega Massini, dovrebbero essere chiamate ruscelli, affluenti, o linee di collegamento con le grandi linee.

Non è un caso che tanti senatori di così diverse parti politiche — ne fanno testimonianza gli ordini del giorno presentati — chiedano che non venga abolita questa o quella ferrovia secondaria. In un momento nel quale invece tutta la politica governativa tende proprio a questa amputazione, che io non esito a chiamare brutale, giustificandola con le solite ragioni del rendimento, del progresso tecnico e che si presenta come una di quelle operazioni chirurgiche che sarebbero necessarie per risanare tutto l'organismo ferroviario italiano.

Io non voglio addentrarmi nei particolari della questione che l'onorevole Ministro conosce anche troppo bene, per aver io, insieme ad altri colleghi, accompagnato presso di lui delegazioni da Ferrara e da Modena. Si tratta del progettato smantellamento della ferrovia Copparo-Ferrara-Cento-Modena, che attraversa una plaga di notevole importanza agricola ed industriale, che serve una quantità veramente rilevante di cittadini delle più varie categorie, ma soprattutto di cittadini umili, di operai, di studenti e in genere di lavoratori.

Io penso che ella, onorevole Ministro, non vorrà essere insensibile a questa voce unanime, perchè in questa questione c'è sempre unanimità nelle località interessate. Democristiani, comunisti e socialisti, pur divisi così profondamente da questioni ideologiche, si trovano sempre d'accordo nel chiedere che queste ferrovie vengano conservate e, naturalmente, ammodernate. Io dico però che l'unanimità che si ottiene sempre localmente è tempo che si traduca in unanimità anche al centro, altrimenti potremmo accusare di pirandelliano « gioco delle parti » proprio i colleghi della maggioranza, che in sede di collegio elettorale non osano prendere una posizione contraria al desiderio espresso dai cittadini, ma poi in sede parlamentare, con l'eccezione di quell'uno o due che debbono salvare la faccia presso il loro collegio, permettono che la maggioranza tranquillamente approvi la soppressione e fanno sì che non siano accolte le richieste unanimemente presentate. Io mi auguro che questo non sia il caso e che venga invece accolto l'ordine del giorno che ho avuto onore di presentare a nome di tutti i senatori del collegio di

Ferrara — e se sono unicamente socialisti e comunisti, è colpa degli elettori, che non hanno eletti altri, ma lei sa come gli altri onorevoli democristiani e socialdemocratici dell'altro ramo del Parlamento vennero insieme a me e ad altri senatori a sostenere la causa di questa ferrovia Copparo-Modena.

Vorrei ora brevemente, senza entrare in problemi di dettaglio, fermarmi su due punti, uno di carattere particolare e l'altro di carattere generale, che non faranno del resto che riecheggiare le parole dette con tanta finezza, arguzia, umanità ed altissima cultura, dall'amico e collega Alberti.

Fra le richieste fatte dalle due provincie più direttamente interessate, Modena e Ferrara, e dai Comuni che si trovano lungo questa linea, vi è quella di cedere alle provincie stesse, o ad un consorzio fra le Provincie ed i Comuni interessati, la gestione della ferrovia. Secondo me questo è un argomento che taglia la testa al toro e che mette a prova la buona fede, non del Ministro, che non è in discussione, ma della politica che voi fate. Se non è vero che sono gli interessi del monopolio, di cui la Società veneta è una delle espressioni, cioè gli interessi della F.I.A.T., della Shell, della Pirelli, cioè di tutti coloro che sono interessati ai profitti delle imprese automobilistiche, quelli di cui voi vi preoccupate, dimostratelo in una maniera molto semplice: passate il contributo, che date attualmente alla Società veneta, alle provincie interessate, che ne hanno già fatto domanda, e che sono disposte a gestire la ferrovia. Tanto più che la Società veneta è stata largamente inadempiente nei riguardi della convenzione con la quale ottenne in concessione tale ferrovia.

La Società veneta preferisce adoperare i pullmann, perchè naturalmente guadagna di più che non a mantenere in piedi la ferrovia, la quale consente un margine di guadagno minore. Anche se tecnicamente si appurasse che conviene fare le linee automobilistiche, è bene che siano le Provincie ed i Comuni interessati a gestirle, cosicchè non ci sarà dubbio che non si tratta qui di favorire interessi che non hanno a che vedere con la socialità e nemmeno con la morale. Questa è una delle questioni fondamentali che mi premeva sottolineare.

L'altra è questione di carattere generale. Andiamo sempre più verso un tempo, in cui si dimostra falso l'antico e stolto adagio: *mors tua vita mea,* che è l'essenza della società capitalistica in cui viviamo. Gli autotrasportatori credono stoltamente che per prosperare occorre smantellare la ferrovia. Viceversa i gestori delle ferrovie, qualora non siano i medesimi che poi passano a gestire gli autotrasporti, credono che, per mantenere in piedi le ferrovie, bisogna distruggere i servizi automobilistici. Se la Società veneta non avesse la possibilità di gestire la linea automobilistica, immediatamente si metterebbe a dire che la linea ferroviaria è vantaggiosa e troverebbe bravissimi tecnici, i quali dimostrerebbero che le linee ferroviarie sono superiori alle linee automobilistiche. Costoro ci rimettono sempre, però quando si tratta di togliere loro questo o quel servizio e di darlo alla comunità attraverso la nazionalizzazione o la municipalizzazione o la provincializzazione, ecco che non ci rimettono più e si tengono ben strette le concessioni e le privative.

Direi che andiamo verso un tempo in cui questo antico proverbio va sempre più dimostrandosi stolto. È vero invece il contrario. Basta guardare una cartina qualunque della densità delle linee di comunicazione ferroviaria e stradale, per vedere che, dove sono più dense le strade, sono più dense anche le ferrovie e viceversa. Così in Inghilterra, così nell'Italia settentrionale rispetto all'Italia meridionale, che per le ragioni storiche che noi sappiamo, ha avuto uno sviluppo minore; ovunque si nota questo fenomeno per cui, dove aumenta un mezzo di trasporto, aumenta anche l'altro. A Parigi si pensava che con l'intervento delle automobili sarebbero state abolite le ferrovie: adesso a Parigi circolano 4 milioni di automobili al giorno ed il Metrò e tutte le altre ferrovie della regione non sono state mai piene come adesso, anzi c'è necessità di nuovi raccordi. Questo accade appunto perchè, per quanto le strade si allarghino sempre più, si determina sempre una maggiore necessità di traffico e di trasporti, per cui quel mezzo tradizionale di trasporto che è la ferrovia, non solo non è affatto sparito, ma io penso che si svilupperà ancora più proporzionalmente proprio allo sviluppo delle comunica-

zioni stradali. Quindi nessuna concorrenza tra i due mezzi di trasporto, ma soltanto diversità di funzioni.

Si tenga poi conto anche dei motivi di sicurezza. Infatti in quel territorio tra Copparo e Modena abbiamo proprio, si può dire, la zona classica della nebbia, che rende talvolta addirittura impossibile circolare per le strade. Nella ferrovia naturalmente non vengono risentite così fortemente le conseguenze della nebbia e da questo punto di vista si ha un notevole vantaggio, a parte il fatto che nella ferrovia si ha sempre una sicurezza maggiore che non sulla strada.

Non bisogna poi dimenticare che il movimento turistico va prendendo uno sviluppo sempre più grande. La politica generale di distensione che va inevitabilmente avanti, contribuisce evidentemente a questo che è anche un po' il progresso stesso delle cose e che condurrà sempre più gli uomini gli uni vicini agli altri, che li spingerà a farsi visita reciprocamente, a conoscersi, a visitare panorami, paesi, città nuove. E questo ancor più oggi che nuovi popoli, e si può ben dire interi continenti, affacciandosi per la prima volta alla ribalta della storia, non potranno che incrementare in modo notevolissimo le correnti delle comunicazioni e dei traffici. Lo stesso progresso tecnico non farà che allargare sempre più tali possibilità.

Perciò lo smantellamento di quella ferrovia, che si vuole attuare solo per il fatto che si è dimostrata passiva per un certo periodo di anni, è cosa illogica perchè sarebbe fatto proprio nel momento in cui assistiamo ad una ripresa potente degli scambi non solo tra delegazioni ma tra intere masse di umanità, scambi che avvengono non solo tra Paese e Paese ma anche nell'interno delle singole Nazioni, tra l'una e l'altra città, tra l'una e l'altra regione, e questo non soltanto per bisogni commerciali ma anche per necessità culturali e di svago bene inteso. Il diminuire, anche di poco, perchè si sono riscontrate delle temporanee deficienze, la potenzialità di un mezzo di trasporto è segno di miopia politica e di mancanza di sensibilità verso un fenomeno di sviluppo che indubbiamente non potrà che ampliarsi per l'avvenire.

Mi scusi, onorevole Presidente, se ho allargato un po' il discorso partendo da un argomento così limitato, ma non bisogna dimenticare che questa ferrovia ha una grande importanza per le popolazioni interessate. Mi auguro quindi che l'onorevole Ministro voglia accogliere questo ordine del giorno a nome del Governo e che il Senato voglia approvarlo. (*Applausi dalla sinistra*).

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

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, rilevato che la stentata disponibilità di navi traghetto per il normale traffico nello Stretto di Messina e le gravose tariffe applicate per il trasbordo di automezzi costituiscono un grave ostacolo all'incremento delle correnti turistiche motorizzate nazionali ed internazionali verso la Sicilia;

considerato che da quanto sopra rilevato deriva uno dei maggiori danni alla economia di detta Regione;

considerato altresì che i propositi annunciati dal Governo per risolvere tale problema non possono ritenersi soddisfacenti per creare una prospettiva di sollecita e concreta soluzione del problema stesso;

invita il Governo ad istituire sollecitamente nuove linee nello Stretto di Messina e praticare più modeste tariffe per il trasbordo degli automezzi ».

PRESIDENTE. Il senatore Asaro ha facoltà di parlare.

ASARO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, io debbo riconoscere, come premessa alla trattazione delle questioni di cui desidero parlare, che l'onorevole Ministro qui presente ha raccolto dal suo predecessore una pessima eredità nella situazione in cui ha trovato molti problemi nel ramo della Amministrazione, problemi che io da tempo avrei desiderato di poter sottoporre all'allora

ministro onorevole Mattarella. Onorevole Mattarella il quale, confesso, consideravo più strettamente obbligato alle soluzioni delle questioni che desideravo sottoporgli. Ma il fatto è che una mia interpellanza presentata fin dal 18 dicembre 1953, malgrado sia stata più volte sollecitata e malgrado il ripetuto impegno dell'onorevole ministro Mattarella, allora Ministro dei trasporti, non mi è stato consentito poterla trattare in ben trenta mesi, mentre le popolazioni attendono, e le situazioni si trascinano, non dico peggio di prima ma come prima.

Io, pertanto, sono costretto citare questi casi, benchè ne abbia parlato ampiamente il collega Massini, perchè, secondo me, costituiscono il punto limite, proprio il caso della imperdonabilità, della delittuosità, della situazione oltre la quale non si può andare.

Tengo a precisare, onorevole Ministro, che la mia non vuole essere una sterile denuncia. Lo faccio col vivo intento di convincere ed indurre a porre rimedi, e glielo dico con tono accorato, perchè noi uomini che abbiamo avuto l'onore di essere mandati come rappresentanti del popolo, molte volte dobbiamo arrossire quando la popolazione ci mette di fronte alla realtà di certe situazioni. Spesso ci dicono in termini semplici: che ci state a fare, perchè vi abbiamo mandato, che cosa rappresenta quel Ministro siciliano ai trasporti che in tanto tempo non si è accorto della situazione in cui si trovano le ferrovie della Sicilia?

Ritengo necessario citare molti particolari, perchè sono disposto ad ammettere che essi possono essere ignorati da lei e dai colleghi. Ricordo che nel 1953, quando l'onorevole De Luca Luca accennò ad alcune situazioni della Sicilia, il ministro Mattarella interruppe dicendo che non era possibile, che lui ci veniva spesso in Sicilia, ma che mai le aveva rilevate, ed io gli osservai che egli non poteva conoscerle perchè quando veniva in Sicilia, passava di corsa, con le sue automotrici personali. Io sono disposto ad ammettere, dicevo, che certi casi e certe situazioni siano sconosciuti al Ministro e agli organi ministeriali dai quali la popolazione ne attende la rimozione; ma bisogna pur provvedere.

Desidero premettere un'altra considerazione. Più volte si è detto che lo sviluppo dei mezzi di trasporto, specialmente di quelli ferroviari, non vale la pena sia realizzato nelle zone in cui ci sia scarso sviluppo industriale. Ritengo che oggi questa affermazione non solo non sia più valida, ma non sia più possibile sostenerla, perchè a noi risulta, ed è logico che sia così, che oggi si fanno imponenti piani per l'industrializzazione di zone, si costruiscono strade, si costruiscono reti di condutture, reti elettriche per portare la vita umana e lo sviluppo industriale in determinate zone e paesi; ugualmente si debbono costruire strade ferrate in quei paesi e in quelle zone, che pur avendo in potenza, enormi risorse di ricchezza, il loro sviluppo economico è arretrato per le cause denunciate in sedi e tempo opportuni, come è per la Sicilia.

Desidererei, dopo di ciò, rilevare che dei mezzi di trasporto ferroviari si servono le grandi masse della popolazione; all'organizzazione e al funzionamento delle ferrovie dello Stato è interessata, direttamente e indirettamente, la stragrande maggioranza dei cittadini italiani.

Per quanto riguarda la Sicilia, organizzazione e situazione dei servizi, dico francamente che, per quanto mi è stato possibile osservare personalmente, ho motivo di ritenere che proprio in Sicilia venga destinato il peggior materiale di tutta la rete, e persino locomotive in servizio anche posteriormente alla scadenza dei termini di collaudo, dimostrando, questo, la leggerezza con cui si procede. In conseguenza di ciò si verificano frequenti incidenti. Ne elencherò una serie che costituiscono casi limite, e di cui sono stato testimone personalmente.

Il 30 marzo 1954 un treno si ferma a Marsala, perchè un merci che lo precedeva aveva perduto un carro lungo la strada. Il 31 marzo 1954 un treno è fermo a Trapani per due ore per un guasto alla locomotiva ed intralcia il traffico. Il 9 aprile 1954 un treno è fermo due ore a Marsala per guasto alla locomotiva (fu necessario ricorrere ad un'altra locomotiva di soccorso). Ottobre 1952: un treno è fermo in aperta campagna, col pericolo di uno scontro con un convoglio sopravveniente sulla stessa linea e ricordo che, nonostante io non sia pratico di tali faccende, pur dovetti essere io a sollecitare il personale perchè segnalasse, pri-

ma che fosse troppo tardi, l'ingombro della linea, e si provvide ponendo dei petardi sulla rotaia ad una certa distanza.

Nel gennaio 1954 un'automotrice è ferma a C. Bello per guasto; il 21 gennaio 1954 un treno proveniente da Palermo è fermo a Marsala perchè si è arroventato l'asse di una ruota guida. Ottobre 1953: un treno merci si ferma in aperta campagna, perchè la locomotiva è incapace di trascinare il convoglio fra le due stazioni di Cinisi e Balestrate. Novembre 1953, nello stesso tratto, dove è una certa pendenza, un altro treno non dà notizie per un'ora e mezza e blocca i treni alle due stazoni estreme, perchè manca il cosiddetto « giunto ». Agosto 1954, da Alcamo viene avviata una locomotiva da me personalmente constatata guasta; lo faccio presente al macchinista, si interpella chi di dovere, ma ci si sente dire: quella locomotiva deve partire; e si prova per quattro ore, fino a quando il macchinista riesce ad « arrangiarla »: aggiustati in qualche modo i congegni della lubrificazione e le guarnizioni agli stantuffi dei westinghouse, dopo quattro ore, la locomotiva parte. Gennaio 1954, un treno da Palermo è fermo ad Alcamo per guasti. Nello stesso giorno un treno proveniente da Trapani è fermo a Marsala perchè guasto il telefono e non si può spostare l'incrocio.

E le vetture? È stato detto tanto a proposito della riforma virtuale ma non reale delle cosiddette classi. Nella nostra Sicilia, purtroppo, tutte le deficienze organizzative si ripercuotono con un notevole coefficiente di maggiorazione Così ci accade spesso di dover leggere le indicazioni messe dal personale addetto alla verifica in ordine ai vari difetti trovati nelle vetture, con l'aggiunta però che esse possono viaggiare anche cariche. Si può dire che non vi sia un treno senza una vettura viaggiatori che abbia questo cartellino che avverte la presenza di un guasto. Anche per le vetture è spesso scaduto il termine di collaudo, e si fanno viaggiare ugualmente. Tante volte notiamo una stampigliatura che suona offesa per noi: « vettura destinata alle linee sicule ». E non si tratta di un privilegio, o per indicare la assegnazione di compartimento, ma perchè su quelle linee sono tollerate certe condizioni del materiale rotabile altrove non tollerate.

Non parlo poi della baraonda per gli adattamenti delle classi. Basta una striscia o uno scarabocchio qualsiasi per surclassare una vettura o determinati scompartimenti di una stessa vettura — basta scrivere: « vale per II classe; vale per I classe », per operare il miracolo si trasformano le peggiori vetture a carrozze di classi elevate —; sportelli con le maniglie guaste che hanno dato luogo anche ad incidenti; gabinetti senz'acqua, senza carta. A questo proposito vorrei rilevare un particolare che è proprio offensivo, onorevole Ministro. A me più volte capita di partire da qui con l'MS (la Freccia del Sud): ebbene, fino a Villa San Giovanni i rifornimenti igienici dei gabinetti hanno una determinata qualità, ma quando poi questi rifornimenti vengono curati a Messina la qualità è peggiore, scadentissima, e si trascura di mettere perfino il sapone liquido negli appositi spruzzatori. Spesso le « ritirate » sono talmente sporche da non potersi più pulire ed effettivamente ci si rende conto che il personale addetto, ad un certo punto, tanta è tale la sporcizia, che non sa dove cominciare per portarla via. I finestrini o sono senza vetri o con i vetri che non si possono sollevare. I vetri dei gabinetti sono fatti con pezzi ritagliati ed adattati e poi resi opachi con uno strato di pittura che ha il solo colore della sporcizia. I sedili sono scardinati.

Desidero altresì rilevare alcuni criteri che vengono seguìti nei servizi. Malgrado i reiterati richiami della stampa, dei parlamentari e dei cittadini interessati, non si provvede mai ad eliminare determinati inconvenienti, come, per esempio, le corse locali che al mattino sono sovraffollate, per cui capita molte volte che il conducente si rifiuti di partire perchè il numero dei viaggiatori è tale che egli non se la sente di assumersene la responsabilità. Sorge allora il conflitto tra il personale viaggiante e quello che dirige il servizio da Trapani, con la conseguenza che i viaggiatori arrivano in ritardo, gli studenti perdono la scuola e gli impiegati giungono tardi negli uffici.

Altro inconveniente: da due anni e mezzo non si riesce a persuadere chi di dovere dell'opportunità di evitare la confluenza di due automotrici ad Alcamo-diramazione e per fare

130 chilometri i viaggiatori sono costretti a scendere ad Alcamo e trasbordare sull'altra automotrice che deve proseguire per Palermo.

A Castelvetrano si reclama da anni un sottopassaggio, eppure si tratta di un centro ferroviario che, se non fosse ostacolato da chi ha interesse a menomare la funzionalità dei servizi, veramente potrebbe dare ancora più traffico di quello già rilevante che dà oggi; ma ancora la gente deve attraversare i binari allo scoperto, in mancanza di un sottopassaggio, mentre arrivano i treni, e si deve soltanto alla vigilanza assidua della polizia o dei cittadini se non avvengono delle disgrazie. Le sale d'attesa, invece di servire per i viaggiatori in attesa dei treni, sono distratte per i servizi più strani: o adibite a sedi della polizia o chiuse al pubblico e destinate a cappelle per celebrare la Messa, come succede alla stazione di Alcamo; e la gente sta fuori sotto la pioggia o sotto il sole, mentre la casa resta chiusa perchè si deve aprire soltanto al mattino della domenica quando il sacerdote deve celebrare la Messa.

Si arriva persino a modificare gli orari in modo da rendere sconvenienti le corse. Questo è sostenuto anche da funzionari ferroviari che realmente hanno motivo di denunciare la gravità di questo fatto. Si modificano gli orari per rendere sconvenienti le corse. Sta di fatto, per esempio, che ad Agrigento bassa, per quante volte sia stata denunciata la questione, ancora si insiste nel fare arrivare i treni sempre pochi minuti dopo che partono gli altri per Caltanissetta e quindi la gente è costretta o a servirsi delle antolinee che da Castelvetrano portano oltre Agrigento bassa, o a servirsi degli autoservizi su strada, da Agrigento bassa verso Caltanissetta.

A tale proposito, onorevole Ministro, io con tutta la mia ingenuità, riporto qui la domanda che insistentemente viene fatta dalla gente. La gente si chiede a chi appartenga la Società siciliana autotrasporti di Modica e lo vuol sapere. Io credo che tutte queste imprese di autotrasporti su strada son soggette ad una certa vigilanza, ad un certo controllo. Lo Stato può sempre metterci lo sguardo sopra. Questo è un punto interrogativo che grava con perniciosità. Quella Società di trasporti ha un nome che coincide col nome di un alto funzionario che si dice faccia la notte giorno per quanto riguarda la decisione della vita e della morte delle linee ferroviarie; mi riferisco al dottor Di Raimondo, del quale ho avuto modo di leggere una intervista. Non so fino a qual punto, per questi problemi, un funzionario possa pronunciarsi con una intervista, per determinare la sorte di determinate reti ferroviarie, come è stato fatto per quella della Sicilia.

Anche per i costi la situazione è particolarmente grave. Non si riesce a capire perchè per il nolo di un carro frigorifero da Mazara a Napoli si debbano far pagare 120.000 lire circa, applicando delle tariffe che sono quattro, cinque volte più elevate di quelle che si praticano in altre zone dell'Italia, e per generi meno deperibili di quello che può essere il pesce. Impressionante il fenomeno di materiale rotabile privato, che non si sa poi quello che paga per servizi della strada ferrata. Mi riferisco ai carri serbatoi delle grandi ditte enologiche italiane, carri che, quando se ne ha bisogno, devono essere noleggiati dietro pagamento del costo ai proprietari e del costo della trazione alle ferrovie. E il fatto che sono monopolizzati da determinate ditte ha dato luogo ad una constatazione molto sospetta. Si lamentava circa un anno fa che nello Stretto di Messina non si potevano traghettare carri serbatoi vuoti che dovevano servire per trasportare il vino. Allora l'onorevole Mattarella fece sapere che la penuria di tali carri, in Sicilia, dipendeva da quell'ingorgo che si era creato in Calabria. Più tardi si è saputo, invece, che l'ingorgo era artificioso, poichè erano le ditte interessate che lo avevano determinato con intento di comprimere i prezzi in Sicilia costringendo alla necessità di sempre maggiori offerte per il bisogno che avevano i produttori di realizzare.

Tutto sembra, come si dice da noi, fatto apposta perchè sia disertato il servizio delle ferrovie. Un'altra questione è stata molto competentemente trattata dal collega Massini, ed è quella degli appalti. Io ho una specie di idiosincrasia per questa maniera di esecuzione di opere, perchè so a che cosa tendono gli appalti. Il sistema mi ricorda un po' gli appalti tributari degli antichi pretori dell'epoca romana.

Comunque quello degli appalti è diventato un fenomeno morboso, impressionante. Nell'amministrazione ferroviaria si appalta tutto:

si appaltano le assuntorie: e, stando alle clausole del contratto, gli assuntori dovrebbero stare 24 ore su 24 ore in servizio per poter essere poi remunerati con quegli assegni che, ricattatoriamente, il fascismo ha imposto a quei poveri sciagurati chiamati a sostituire i valorosi funzionari che erano stati licenziati perchè antifascisti.

Si appalta la manovalanza, l'accensione delle locomotive, l'illuminazione delle vetture, la carica degli accumulatori. Come conseguenza, tutte le vetture sono sempre al buio, perchè gli accumulatori sono quasi sempre scarichi. Avviene proprio come al tempo delle lampadine tascabili, quando ci si illudeva di ricaricare le pile scariche riscaldandole, e queste davano ancora qualche attimo di luce.

Così — specie nei treni locali — si parte con la luce, ma dopo pochi chilometri le vetture restano al buio. Si appalta il servizio dei freni, a quel che si dice, e soprattutto si appalta la manutenzione delle strade ferrate, si appaltano le revisioni e le riparazioni delle locomotive. Il collega Massini ha detto giustamente che non c'è motivo per cui un tecnico non debba lavorare proficuamente quando presta la sua opera al servizio dell'Amministrazione. In Sicilia si cita il caso della « Rodriguez » di Messina, che ha l'appalto della revisione e della riparazione delle locomotive, perchè più di una volta è stato constatato che i mezzi escono dall'officina in condizioni peggiori di quando vi sono entrati. Così una locomotiva, dopo 24 ore da quando era uscita dalla officina, era di nuovo inefficiente nei freni e in altri congegni. Il fatto è stato denunciato al reparto di Palermo, da cui si attendevano provvedimenti. Anche se si tratta di un caso unico, questo da me citato ha un'importanza grandissima perchè denota il modo come le imprese appaltatrici assolvono i propri impegni.

Da noi in Sicilia i fenomeni cattivi assumono un crescendo. Quanti permanenti gratis circolano nelle nostre linee! Con quali criteri vengono distribuiti? Io personalmente ho potuto vedere un permanente in mano ad un frate. Ho voluto curiosare se tra il personale ferroviario vi fossero cappellani ferroviari, il risultato è stato negativo e mi è rimasto inspiegabile il caso. Ci sono fatti più scandalosi. Durante la campagna elettorale molti assuntori circolavano con il permanente esclusivamente per svolgere propaganda elettorale sui treni, con la promessa di essere sistemati. So che questo caso non la riguarda, onorevole Ministro, ma lo avrei voluto denunciare al suo predecessore con la interpellanza alla quale egli è sfuggito per due anni e mezzo. Il fatto è stato portato a conoscenza dagli stessi assuntori, che lamentarono di essere stati imbrogliati perchè la promessa di sistemazione non è stata mantenuta.

E il personale come viene trattato? Il collega Porcellini, meritoriamente nei suoi confronti, ha rilevato che la situazione non è grave come prima, ma un altro collega ha detto che si fa ora la politica del sorriso perchè in sostanza le cose non sono mutate. Io mi asterrò dal citare un caso specifico solo perchè l'interessato mi ha supplicato di non parlarne per tema di rappresaglie. Si tratta di questo: un funzionario che ha lamentato la forma bestiale di sfruttamento, facendo pubblicare una inserzione su un giornale, è stato sottoposto a procedimento disciplinare.

C'è poi la questione dei trasferimenti punitivi. Onorevole Ministro, è vergognoso che, a dispetto di tutte le affermazioni sulla libertà dei cittadini, ancora si intervenga per perseguitare funzionari che svolgono attività organizzativa sindacale. Anche qui non cito i casi per prudenza suggerita dagli interessati, comunque sono casi nei quali è stato accertato che soltanto su segnalazione della Polizia, vengono trasferiti funzionari delle ferrovie, appunto perchè svolgono attività organizzativa sindacale di correnti non governative. E i turni massacranti si fanno ancora, sia negli uffici sia sui treni. Nei treni, in un convoglio di sedici vetture, il controllo resta affidata a due manovali elevati al grado di controllore. Perchè c'è anche questo sistema di sfruttamento: questi lavoratori, che hanno anni di servizio, che hanno partecipato a concorsi ed hanno ottenuto l'idoneità e per anni non vengono sistemati, sono chiamati a svolgere una funzione senza percepire gli assegni corrispondenti al servizio che dismpegnano.

Vi è poi il problema delle trasferte di missione. Ad una data epoca è stato accertato — e credo che la situazione non sia variata —

che soltanto di personale di macchina, su mille e settecento unità necessarie di organico, ne mancavano settecentocinquanta e di tutto il personale circa duemila unità vennero a trovarsi in missione. Dati accertati, raccolti pazientemente attraverso gli interessati stessi. Duemila unità in missione, senza nessun vantaggio per gli interessati, perchè l'ammontare dell'indennità non è sufficiente a compensare la maggiore spesa e il disagio per la lontananza dalla famigia. Duemila unità in missione nella Sicilia, vuol dire una spesa di quasi due miliardi all'anno, calcolando duemilacinquecento lire al giorno per ogni funzionario. Ecco come spunta il *deficit*.

Sono tutte queste deficienze, questi fatti, questi sospetti, queste gravi irregolarità, queste assurdità che occorre eliminare urgentemente, perchè lo reclamano, e si rivolgono a noi, le popolazioni.

A proposito del *deficit* ha parlato anche il collega Massini, ma mi pare che, come è nella sua natura, abbia messo nelle sue parole eccessiva benevolenza e bonarietà. Io vorrei rendere il problema più semplice. Secondo me, la questione del *deficit* dell'Amministrazione ferroviaria dello Stato è un equivoco che va chiarito. Non esiste *deficit*. Si dice sempre: l'Amministrazione ferroviaria è in enorme passivo. È il ritornello che si tira fuori specialmente quando si tratta di affrontare il problema delle rivendicazioni del personale dipendente. Allora la stampa, le tribune si mobilitano per lanciare l'allarme impressionante, denunciando centinaia di miliardi di costo, che pesa sullo Stato per questo servizio che lo Stato rende alla Nazione.

Io, prima di rilevare concretamente qual'è, secondo me, la realtà della situazione, vorrei pormi questa domanda: il servizio dei trasporti ferroviari viene o no considerato un servizio di pubblica utilità, uno di quei servizi come la giustizia, la difesa, l'ordine pubblico, la sanità, l'istruzione pubblica; un servizio che va reso in quanto è necessario e indispensabile? Ora, se va riconosciuta questa necessarietà del servizio, io credo non abbia senso rilevare se la gestione sia o no deficitaria. Ogni servizio pubblico ha un costo. Ora, riconosciuta l'utilità universale di tale servizio che direttamente o indirettamente interessa tutta la popolazione, senza considerare la imprecisione di alcune voci di bilancio (il che ci porterebbe troppo lontano), il *deficit*, secondo me, assume una diversa consistenza.

Il costo complessivo dell'Azienda ferroviaria risulta di 78 miliardi; così almeno si afferma. Ma questo costo esprime proprio la realtà? Il relatore stesso, in un passo della sua relazione, parlando degli oneri extra aziendali di natura politico-sociale, ne elenca una buona serie ma, a mio parere, non colpisce nel segno; pur tuttavia arriva a stabilire che gli oneri extra aziendali ammontano a 93 milardi. Questa sola ammissione, a mio modesto giudizio, è sufficiente per chiarire l'equivoco della passività dell'Azienda. Infatti, se è vero che il *deficit* dell'Azienda è di 63 miliardi, aggiungendo a questo l'importo del bilancio del Ministero che è di quindici miliardi, ne risulta che di fronte ad un costo totale di 78 miliardi, abbiamo 93 miliardi che corrispondono a mancate realizzazioni o a maggiori spese per difetti da correggere. Ciò vuol dire che questo servizio di pubblica utilità non è passivo ma è attivo. E non farò altre considerazioni che concorrerebbero con questa a dimostrare che l'azienda ferroviaria è l'unica attiva in Italia.

A mio parere, onorevole Ministro, il problema è un altro: qui siamo di fronte alla spietata lotta scatenata dall'autostrada contro la ferrovia. Ormai io penso che si siano chiaramente delineati gli interessi in contrasto. Da una parte si trovano gli imprenditori privati i quali, avvalendosi di notevoli vantaggi, di anticipazioni e di sovvenzioni, traggono enormi profitti ed hanno tutto l'interesse a che sia menomata l'efficienza dei servizi ferroviari. Dall'altra parte abbiamo tutto il resto della Nazione che, direttamente o indirettamente, è interessata ancora (lo sarà magari ancora per questo secolo, magari lo sarà per altri decenni, ma è ancora interessata) ai trasporti ferroviari. C'è questo resto della Nazione con la sua necessità di avere assicurati servizi di trasporto accessibili alle condizioni modeste e misere delle grandi masse, servizi che solo l'Azienda pubblica delle ferrovie può assicurare.

Secondo me si tratta di una scelta politica che deve fare il Governo: o con gli imprenditori e gli speculatori dei trasporti o con le

masse, con il pubblico, per venire incontro alle sue infinite necessità che si possono soddisfare con i servizî ferroviari. Noi reclamiamo che il Governo scelga, nell'interesse delle popolazioni, per i servizi dell'Amministrazione ferroviaria. (*Applausi dalla sinistra*).

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

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, considerato che sin dal 1939 fu redatto ed approvato il progetto per la costruzione dello scalo merci della stazione di Roccalumera;

considerato che lo scalo esistente è piccolo ed antiquato, sotto livello stradale ed inadeguato alle esigenze per il carico e scarico di merci;

invita il Governo a procedere sollecitamente alla costruzione d'un nuovo scalo merci che risponda alle necessità dell'intenso traffico che si svolge nella stazione di Roccalumera ».

« Il Senato, considerato che, sin dal 1926 furono iniziate le opere per la costruzione della ferrovia Giardini-Randazzo, ritenuta vitale per lo sviluppo economico-sociale della fertile e popolosa vallata dell'Alcantara;

che è indispensabile portare a compimento tali opere perchè la ferrovia possa sollecitamente entrare in esercizio;

invita il Governo a dare sollecito inizio ai lavori di completamento, consistenti: nella costruzione della sede stradale dalla stazione Alcantara alla progressiva 1 + 600; armamento, acquedotto ed impianti di segnalazione nonchè piazzale della stazione di Alcantara ».

PRESIDENTE. Il senatore Ragno ha facoltà di parlare.

RAGNO. Onorevole signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, io sarò brevissimo nel mio intervento, direi quasi telegrafico perchè non ho la pretesa di trattare problemi di fondo, i quali esigono una speciale competenza che io non ho, e quando non si ha la competenza è meglio tacere. I problemi di fondo sono stati ampiamente trattati, discussi, e sono alla conoscenza perfetta del Governo, ma malgrado tutta la buona volontà non potranno essere risolti per mancanza di fondi.

Mi limiterò a trattare alcuni argomenti che interessano la mia terra di Sicilia, che è e resterà zona depressa, per quanto talune realizzazioni si siano registrate nel settore di competenza della Regione, realizzazioni che fanno sperare in una certa ripresa, in un certo progresso. Le condizioni di talune zone della Sicilia sono in stato veramente deplorevole. Mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro sopratutto sulla enorme importanza che ha una arteria ferroviaria, la Messina-Siracusa, la quale attraversa una zona ubertosissima, laddove si producono molti prodotti della terra e prosperano molte industrie, che tocca centri abitati notevoli, che convoglia correnti di turismo non indifferenti, per cui da moltissimi anni si è avvertita l'esigenza di costruire su questa linea il doppio binario. È una necessità perchè, allo stato attuale delle cose, si registrano degli inconvenienti notevoli per l'incrocio dei molti treni che vi transitano, ma purtroppo credo che non ci sia neanche allo studio un qualche progetto del genere. Sarebbe necessario che un progetto, per lo meno, si approntasse per realizzarlo al più presto.

Sarebbe altrettanto opportuno, onorevole Ministro, che finalmente si accelerassero i lavori dell'elettrificazione. Debbo dare atto al Governo che questi lavori sono stati iniziati; ma debbo pur dire che vanno a rilento, e tra la nostra popolazione si ha l'impressione che questi lavori vadano a rilento deliberamente. Infatti ogni qualvolta vi è una elezione, e purtroppo in Sicilia ne abbiamo una all'anno, tra regionali, amministrative e politiche, si fanno delle promesse, si iniziano dei lavori, poi questi lavori non si compiono per riprenderli alla prossima elezione. Sarà una opinione maligna, ma purtroppo è un'opinione che serpeggia tra la nostra popolazione.

E passo a trattare due argomenti che formano oggetto degli ordini del giorno. Nella fascia costiera della zona orientale sicula si è verificato un incremento di popolazione e si è avuto uno sviluppo industriale non indifferente, ma, purtroppo, ci sono paesi nei quali

abbiamo stazioni perfettamente insufficienti e mancanza assoluta di scali merci. A Santa Teresa Riva, paese importantissimo, capoluogo di mandamento, dove c'è una zona fertilissima e si producono vari prodotti, vi è ancora una stazione che è baraccata, e lo scalo merci è completamente insufficiente. Lo scalo merci di Roccalumera poi, merita di essere sollecitamente demolito e ricostruito; nel 1939 fu approvato un progetto per la costruzione della stazione e dello scalo. La stazione fu costruita malamente, perchè, mentre il paese si svolge tutto verso la riva del mare, la stazione fu costruita a monte della ferrovia, di guisa che adesso tutti i viaggiatori, per raggiungere il Paese in mancanza di un sottopassaggio, sono costretti ad attraversare i binari, con grave pericolo per la pubblica incolumità. Sarebbe quindi necessario e indispensabile che si procedesse alla costruzione di un sottopassaggio, che si potrebbe facilmente realizzare senza eccessiva spesa.

Lo scalo merci è in condizioni veramente pietose: vecchio, piccolo, insufficiente e sotto il livello stradale. Per caricare e scaricare le merci bisogna salire otto gradini e trasportare a spalla i colli. Quando si hanno colli pesanti queste operazioni diventano quasi impossibili. Roccalumera ha poi acquistato ormai uno sviluppo agricolo industriale notevolissimo; vi sono parecchie fabbriche per la trasformazione dei prodotti agrumari (marmellate ecc.). Purtroppo molti commercianti sono costretti a ricorrere agli scali di altre stazioni, perchè talune volte non è possibile procedere al carico e allo scarico delle merci.

Poichè questo progetto esiste fin dal 1939 ed è stato approvato, lo segnalo al signor Ministro perchè provveda, con cortese sollecitudine, a realizzarlo, in quanto le lamentele di quelle popolazioni, pervenute alle competenti autorità, non sono state ascoltate.

Un altro problema del quale desidero interessarmi è quello della costruzione della ferrovia Giardini-Randazzo. Si tratta di una vecchia aspirazione che risale ad un cinquantennio. Si ebbe un inizio di realizzazione nel 1926, non tanto in vista dell'importanza economico-sociale dell'opera, ma perchè allora si attribuiva alla ferrovia in questione un'importanza strategica. Sua Eccellenza Di Giorgio, comandante delle truppe della Sicilia, pensò allora che fosse indispensabile procedere alla costruzione della diagonale interna, che potesse collegare facilmente, specialmente per il trasporto truppe, in caso di bisogno, la zona jonica con Trapani. I lavori furono iniziati nel 1926, e in pochissimi anni 44 chilometri di strada, fino a Randazzo, furono portati a compimento, con delle opere d'arte che sono veramente una meraviglia, dal punto di vista della ingegneria, e che hanno resistito fino ad oggi malgrado lo stato di abbandono in cui sono state lasciate.

Da notare che, quando questi lavori vennero sospesi, oltre alla sede stradale erano stati costruiti i caselli, donde la necessità che fossero affidati a degli impiegati, i quali così per trenta anni hanno usufruito gratuitamente della casa, senza prestare un giorno di effettivo servizio ed oggi hanno maturato il diritto alla pensione, e la dovranno avere perchè sono impiegati dello Stato. (*Commenti*).

L'esigenza di procedere al completamento di quest'opera fu avvertita in realtà anche da questo Governo e, a un certo punto, con un provvedimento che va apprezzato, furono costruite tutte le stazioni e furono costruiti anche i caselli ferroviari necessari o riattati quelli che, dopo 30 anni, erano rimasti danneggiati. Si pensò, con viva soddisfazione della popolazione della vallata dell'Alcantara, che è fra le più fertili della Sicilia e molto popolosa, che finalmente l'aspirazione secolare avrebbe avuto realizzazione. Anzi, dirò che nel 1953, in occasione delle elezioni politiche, l'allora Ministro dei trasporti Mattarella assicurò di aver stanziato 2 miliardi e 800 milioni per portare l'opera a compimento. In tre anni non si è fatto molto, ma l'uomo della strada desidera, e giustamente, che queste opere siano portate a compimento perchè dubita — e forse a ragione — che i lavori saranno iniziati nel 1958 alla vigilia delle altre elezioni, e che saranno poi sospesi per essere ripresi quando ci saranno quelle regionali e, per qualche tratto, quando ci saranno quelle amministrative, perchè purtroppo — sarà una strana coincidenza — tutto questo finora si è verificato.

Comunque, allo stato delle cose, questo tratto ferroviario è già a buon punto. Ci sarebbero da completare tre lotti di lavori, tra i quali importantissima è la costruzione di un chilometro e 600 metri di sede stradale, che

dovrebbe raccordare questa ferrovia con la stazione dell'Alcantara, innestandosi sulla Messina-Catania. Desidererei, onorevole Ministro, che questo raccordo venisse fatto presto e col raccordo, quale conseguenza, la costruzione della stazione dell'Alcantara, con tutti i servizi che questa stazione di smistamento comporta, e con l'annesso piazzale per il quale credo che il progetto non sia stato ancora approvato. Mi risultà però che i competenti organi amministrativi hanno già dato la loro approvazione per quanto riguarda l'armamento, l'acquedotto e gli strumenti di segnalazione, in maniera che i treni possano quanto prima viaggiare e soddisfare le esigenze di quelle popolazioni.

Pare che l'approvazione ci sia stata e che sia completa, e se è vero — e debbo ritenere che sia vero perchè mi rifiuto di pensare che il ministro Mattarella abbia detto, in occasione delle elezioni politiche, qualcosa che non risponda a verità — che le somme sono tutte stanziate, penso che ella, onorevole Ministro, potrebbe dare il via al completamento di questi lavori, con il lodevole proposito di procedere ad appalti simultanei a ditte serie, in maniera che, lavorando contemporaneamente in più posti, si possa avere questo armamento e si possa avere questo esercizio della ferrovia che è un'aspirazione della nostra popolazione. Ella così acquisterà una grande benemerenza di fronte alla nostra regione, onorevole Ministro, perchè penso che di Ministri, che abbiano acquisito benemerenza per questa zona depressa, ce ne siano pochi. Io mi auguro che ella sia annoverato tra coloro che hanno comprensione per la mia Sicilia. (*Applausi dalla destra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Jannuzzi. Non essendo presente si intende che vi abbia rinunziato.

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

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato invita il Governo:

a) a comprendere nel programma di elettrificazione il tratto Bari-Lecce;

b) a provvedere alla costruzione del doppio binario ferroviario del medesimo tronco, compatibilmente con le disponibilità di bilancio;

c) ad allungare e completare le pensiline interne interbinari, attualmente inadeguate ed insufficienti e che causano ad ogni accenno di pioggia l'allagamento del sottopassaggio di recente costruito nella stazione di Lecce;

d) a sostituire la pensilina esterna in lamiera, che rimonta all'epoca della costruzione della stazione ferroviaria di Lecce ed a modificare la facciata, specialmente nell'avancorpo;

e) a studiare, inoltre, lo spostamento dello Scalo merci di detta stazione, ripetutamente proposto dalla Camera di commercio di Lecce e richiesto insistentemente dalla stampa;

f) ed a ridurre infine, specie per i treni rapidi, il periodo di tempo occorrente per percorrere il tratto Bari-Lecce, che si rende estenuante e faticoso per i viaggiatori ».

PRESIDENTE. Il senatore Ferrari ha facoltà di parlare.

FERRARI. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi: prima di accingermi a svolgere il mio ordine del giorno, desidero rivolgere il mio più vivo ringraziamento al Governo e al Ministro per essere stato stamattina presentato il disegno di legge per l'ammodernamento delle Ferrovie del Sud Est. Uguale ringraziamento desidero anche rivolgere al predecessore del Ministro Angelini, all'onorevole Mattarella, il quale tanto si è occupato e preoccupato di questo problema.

Incontratomi con l'attuale Ministro, proprio nell'Aula della Camera dei deputati, in occasione dell'elezione a Presidente della Repubblica dell'onorevole Gronchi, egli mi fece rimanere perplesso e dubbioso, in quanto mi informò di voler riesaminare la questione; ma ho potuto constatare come egli si sia reso conto della necessità di dare una soluzione a questo urgente problema; ed oggi noi possiamo affermare che questo problema ormai è risolto con la presentazione odierna del disegno di legge. Torno quindi ad esprimere il mio vivo grazie, sicuro di interpretare anche i senti-

menti delle popolazioni interessate e da me rappresentate.

E torno allo svolgimento del mio ordine del giorno.

Mi riallaccio, onorevoli colleghi, all'intervento dell'onorevole Crollalanza, il quale ha esposto la necessità del prolungamento della elettrificazione di questo tratto e anche della costruzione del doppio binario. Per la verità egli ha fatto cenno ad una legge che rimonta al 1924. Egli, con tutta lealtà, ha riconosciuto che neanche durante il periodo fascista si provvide a risolvere questo angoscioso problema. Non nascondo, però, che l'onorevole ministro Mattarella, proprio in occasione del mio intervento dell'agosto 1954, ebbe a promettere invece che la soluzione del problema poteva avvenire per gradi, e fui io in quella occasione a proporre che poteva benissimo attuarsi, sia pure per gradi, costruendo ed elettrificando 50 chilometri all'anno. In tre esercizi si sarebbe così potuto appagare questo desiderio delle popolazioni, veramente sentito. Lei, infatti, onorevole Ministro, ha ricevuto insistentemente dalle tre Amministrazioni provinciali interessate, Lecce, Brindisi e Taranto, ordini del giorno e ha ricevuto anche ordini del giorno dalle Camere di commercio delle tre provincie, che insistentemente hanno levato queste voci nel desiderio di accorciare le enormi distanze con la Capitale e le città del Nord. Varie, dicevo, sono state, ed insistenti le pressioni, e noi non ci stanchiamo di continuare ad insistere con queste segnalazioni e con queste preghiere. I motivi che sono stati addotti anche negli ordini del giorno, rispecchiano principalmente anche gli interessi economici, cioè le crescenti necessità degli intensi rapporti commerciali di queste provincie, specialmente con le provincie del la Campania e specificatamente con Napoli. Ma, mentre Napoli dovrebbe essere il centro naturale economico del Mezzogiorno, viene preclusa ogni strada per poter svolgere le molteplici relazioni con tutte le provincie meridionali, quindi con pregiudizio degli interessi economici delle stesse provincie meridionali. Ora, onorevoli colleghi, se effettivamente potesse attuarsi questo programma in tre esercizi, io credo che realmente potrebbero appagarsi le necessità di queste provincie e si potrebbe anche andare incontro alle esigenze delle popolazioni.

Per quanto riguarda il costo, è indubitabile che il costo è minimo relativamente, perchè non vi sono espropriazioni da fare, nè costruzioni edilizie da eseguire ed il terreno è pianeggiante; solo bisognerebbe tenere presente che si tratta di 150 chilometri per la Lecce-Bari. Non è il caso, per le ragioni innanzi esposte, di preoccuparsi dell'alto costo e lei, onorevole Ministro, interpellando gli organi preposti ai servizi tecnici, potrà effettivamente riscontrare se quanto io affermo risponde a verità. Non si tratta, ripeto, di dover procedere a nuovi lavori e a nuove costruzioni. Si tratta soltanto di coprire la distanza di questo tratto.

Passando alla parte relativa alla penosa situazione delle pensiline della stazione ferroviaria di Lecce, che poi è stato il motivo che mi ha indotto ad intervenire, la informo, onorevole Ministro, d'aver letto nella « Gazzetta del Mezzogiorno » del 2 luglio corrente, sotto la rubrica « Motivi cittadini » della cronaca di Lecce, quanto segue: « Certo, promettere non costa nulla, a parte il fatto che, a promettere si fa sempre bella figura. A questo evidentemente hanno pensato i tecnici dell'Amministrazione ferroviaria, presenti all'inaugurazione dei lavori, a suo tempo eseguiti nella nostra stazione qualche giorno prima del recente Congresso eucaristico nazionale. Tanto per intenderci subito: si tratta dell'allungamento (e forse è meglio dire del completamento) delle pensiline interne della stazione e della sostituzione della pensilina esterna, sottostante alla ormai famosa « Loggia di Pilato ». Per entrambi i lavori, fu fatta promessa ai giornalisti in quella occasione, e la promessa fu ripetuta alle Autorità ed in presenza delle stesse.

Non fu fatta questione di tempo, è vero. Ma da allora sono passati due mesi, e le pensiline interne sono sempre quelle: insufficienti ed inadeguate, se ad ogni breve accenno di pioggia il sottopassaggio si allaga mancando della protezionne; e la pensilina esterna è sempre la stessa: una bruttura, che disturba la stessa facciata — antica di quasi 70 anni — del fabbricato. Si dica di noi quello che si vuole, ci si tacci di "fissati", ma fino a che giungeranno, da parte del pubblico, delle proteste, noi riteniamo nostro dovere portare queste proteste a conoscenza di chi di dovere. D'altra parte, se una promessa ci fu, è evidente che

la richiesta trovava una ragione d'essere. Si provveda quindi e così l'Amministrazione ferroviaria avrà corrisposto ai desideri di Lecce e della Provincia.

Ora, si affermerà che è questione di tempo; dal momento che queste promesse sono state fatte, debbono essere mantenute!

Altro argomento su cui desidero richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro è quello relativo al tempo occorrente per percorrere in ferrovia il tratto Lecce-Bari. A questo proposito voglia fare il confronto tra il tempo occorrente per percorrere il tratto Roma-Lecce e quello per percorrere il tratto Roma-Milano, di uguale distanza. Se il rapido Roma-Milano impiega 6 ore, non comprendo perchè il rapido Roma-Lecce debba, invece, impiegare 9 ore e mezzo, e ciò oggi, cioè dal 1° luglio, dopo che sono stati ottenuti circa 20 minuti di recupero.

Non parliamo poi dei treni normali! Il direttissimo Roma-Milano impiega 8 ore e 50, il direttissimo Roma-Lecce impiega 14 ore e mezzo. Le posso indicare, onorevole Ministro, il numero dei treni, che sono il 91 e il 92 di ritorno, l'815 e l'816 di ritorno. Sono questi anche i motivi per cui chiediamo con insistenza la costruzione del doppio binario e l'elettrificazione del tratto Bari-Lecce. Ed inoltre, onorevole Ministro, esamini e faccia esaminare dai suoi uffici l'annoso progetto di spostamento dello scalo merci della stazione ferroviaria di Lecce; riconosco che la risoluzione del problema è onerosa; ma si ponga una buona volta sul tappeto il problema; la Camera di commercio di Lecce ha fatto delle proposte, anche la stampa se ne è occupata; si esaminino queste proposte e per la risoluzione faccio affidamento sulla sua solerzia.

Prima di finire desidererei, onorevole Ministro, richiamare l'attenzione sull'ordine del giorno che le è stato trasmesso giorni fa, da parte dell'Ente vitivinicolo Appulo Lucano, in merito alle tariffe ferroviarie per il trasporto del vino, che per noi delle Puglie, e specie per Lecce, è una delle produzioni di maggiore rilievo ed importanza economica. Io mi richiamo in proposito ai precedenti, cioè alle particolari agevolazioni che sono state sempre riconosciute, fin dal 1924, con riduzioni a volte del 20, a volte del 30 e anche del 40 e del 50 per cento. Nell'ordine del giorno si fanno voti perchè sia rinnovata la famosa concessione speciale n. 1007 e che, in occasione della revisione delle tariffe, dall'attuale riduzione del 18 per cento si passi almeno al 25 per cento. I motivi sono indicati in detto ordine del giorno ed io chiedo che l'onorevole Ministro voglia tener conto di questi voti, anche perchè rappresentano per noi del Mezzogiorno motivi essenziali di vita. Viva è la preoccupazione che l'aumento di costo derivante ai trasporti ferroviari vinicoli, in partenza dalle regioni meridionali, possa ripercuotersi negativamente sui prezzi all'origine, aggravando così la persistente crisi nel settore vitivinicolo delle regioni stesse, provate dalle continue avversità atmosferiche, per la gelata dell'aprile 1955 prima e per le nevicate dello scorso inverno poi. Tenga presente che non si può favorire la tanto vantata rinascita del Mezzogiorno, se non si affronta il problema economico delle masse meridionali e se non si muovono iniziative atte a migliorare i rapporti commerciali e industriali con il rimanente d'Italia. Noi siamo veramente e fermamente decisi ad uscire da questa stasi, cioè dall'isolamento che ci ha sempre segregati dalla vita della Nazione, per non rimanere esclusi dagli interessi vivi, fra i quali agli altri è concesso di vivere. (*Applausi dal centro*).

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

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni con richiesta di risposta scritta pervenute alla Presidenza.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

Al Ministro della pubblica istruzione, per conoscere, a seguito della sua precedente risposta all'interrogazione n. 2360 del 1° agosto 1952, se il recente decreto presidenziale n. 6 dell'11 gennaio 1956 sopprimendo, per quanto riguarda l'Osservatorio astronomico « V. Cerulli » di Collurania (Teramo), il posto autonomo di direttore, non contrasti con la volontà del fondatore dell'Osservatorio astronomico

medesimo che ne fece munifica donazione allo Stato con precise clausole le quali contemplano, fra l'altro, la piena autonomia di detta Specola che non andrebbe legata cioè ad insegnamenti universitari (2231).

CERULLI IRELLI.

Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dei trasporti, per sapere quanto vi sia di vero nella notizia pubblicata da una rivista settimanale secondo la quale, mentre la proposta di legge n. 2211 trasmessa alla Camera dei deputati dopo l'approvazione del Senato, dispone agli articoli 5 e 7 l'applicazione obbligatoria di dispositivi di segnalazione e visivi e di targa di riconoscimento per la circolazione di trattrici agricole ed industriali, macchine semoventi e relativi rimorchi ed all'articolo 9 precisa che la descrizione dei dispositivi e le modalità per il rilascio delle targhe saranno indicati nel regolamento da emanarsi dopo l'approvazione della legge, invece, prima ancora che la legge abbia compiuto il suo *iter* parlamentare, sarebbe stata arbitrariamente concessa la fornitura delle targhe — che per gli altri veicoli è tradizionale e legale monopolio dell'Associazione Mutilati e invalidi di guerra — all'U.M.A. (Ente Assistenza Utenti Motori agricoli) che le avrebbe anche già fatte fabbricare, ed a cui verrebbe concessa pure l'applicazione dei dispositivi di segnalazione e visivi, mentre tale Ente dovrebbe invece essere compreso tra quelli destinati alla soppressione per avere esaurito gli scopi per cui fu creato e quelli ulteriori che gli furono provvisoriamente assegnati durante la guerra (2232).

BUSONI.

Al Ministro del tesoro, per conoscere se non ritenga opportuno considerare assurda la richiesta fatta alla signora Moretti Sardo Maria, posizione n. 4561 I.R.F.E., dal competente ufficio, di un atto notorio che comprovi il possesso e l'entità dei beni consegnati al Comando nemico in Africa orientale, una volta che la signora è in possesso della regolare ricevuta di quel Comando che incamerò i beni stessi, e se non ritenga quindi di far procedere finalmente alla definizione di una pratica che si trascina da anni (2233).

ARTIACO.

Al Ministro del tesoro, per conoscere lo stato della pratica per danni di guerra (danni alleati) intestato al signor Guarnieri Carlo, fu Romeo, da Ancona, denuncia n. 20037 (2234).

IORIO.

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi domani, mercoledì 4 luglio, in due sedute pubbliche, la prima alle ore 11 e la seconda alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione del disegno di legge:

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

II. Coordinamento del disegno di legge:

CIASCA. — Esami di abilitazione alla libera docenza (1392).

III. Discussione dei disegni di legge:

1. Stato di previsione della spesa del Ministero del commercio con l'estero per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1956 al 30 giugno 1957 (1501) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

2. Conversione in legge del decreto-legge 6 giugno 1956, n. 476, concernente nuove norme valutarie e istituzione di un mercato libero di biglietti di Stato e di Banca esteri (1528).

3. Ratifica ed esecuzione della Convenzione consolare tra l'Italia e la Francia con relativi Annesso, scambio di Note e Protocollo conclusa in Roma il 12 gennaio 1955 (1439).

4. Accettazione da parte dell'Italia dello Statuto della Conferenza dell'Aja di Diritto internazionale privato (1441).

5. Ratifica ed esecuzione della Convenzione europea relativa all'equipollenza dei diplomi per l'ammissione alle Università, firmata a Parigi l'11 dicembre 1953 (1499) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

6. Ratifica ed esecuzione della Convenzione universale sul diritto d'autore, firmata a Ginevra il 6 settembre 1952, e dei Protocolli n. 2 e n. 3 annessi alla Convenzione stessa (1500) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

7. Adesione dell'Italia ai seguenti Accordi internazionali:

Accordo tra il Governo d'Islanda ed il Consiglio dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale sui servizi di navigazione aerea in Islanda, concluso a Montreal il 16 settembre 1948;

Accordo sulle stazioni meteorologiche oceaniche nel Nord Atlantico, concluso a Londra il 12 maggio 1949;

Accordo tra il Consiglio dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale e il Governo di Danimarca sui servizi di navigazione aerea in Groenlandia e nelle isole Far Oer, concluso a Montreal il 9 settembre 1949 (349-*B*) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*).

IV. Seguito della discussione dei disegni di legge:

1. SALOMONE. — Proroga di talune disposizioni della legge 12 maggio 1950, n. 230 (1332).

2. CAPORALI e DE BOSIO. — Costituzione di un Ministero della sanità pubblica (67).

3. Istituzione, presso la Cassa di risparmio delle provincie lombarde, con sede in Milano, di una Sezione di credito per il finanziamento di opere pubbliche e di impianti di pubblica utilità (961).

V. Discussione dei disegni di legge:

1. Disposizioni sulla produzione ed il commercio delle sostanze medicinali e dei presidi medico-chirurgici (324).

2. Ordinamento e attribuzioni del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro (922) (*Appovato dalla Camera dei deputati*).

3. Trattamento degli impiegati dello Stato e degli Enti pubblici, eletti a cariche presso Regioni ed Enti locali (141).

4. Delega al Governo per l'emanazione di nuove norme sulle documentazioni amministrative e sulla legalizzazione di firme (968) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

5. Tutela delle denominazioni di origine o provenienza dei vini (166).

6. TERRACINI ed altri. — Pubblicazione integrale delle liste cosiddette dell'O.V.R.A. (810-*Urgenza*).

7. SALOMONE. — Abrogazione dell'articolo 3 della legge 1° agosto 1941, n. 940, relativa al finanziamento dei lavori di riparazione e ricostruzione di edifici di culto nei Comuni delle diocesi calabresi colpiti dal terremoto del 28 dicembre 1908 (1225).

8. BITOSSI ed altri. — Integrazione salariale eccezionale per i lavoratori dipendenti dalle imprese edili e affini (1379).

La seduta è tolta alle ore 20,55.

Dott. ALBERTO ALBERTI
Vice Direttore dell'Ufficio dei Resoconti