

539<sup>a</sup> SEDUTA

## GIOVEDÌ 27 GIUGNO 1957

(Antimeridiana)

Presidenza del Vice Presidente **MOLE**

## INDICE

<b>Congedi</b> . . . . .	<i>Pag.</i> 22279	<b>IMPERIALE</b> . . . . .	<i>Pag.</i> 22297
<b>Disegni di legge:</b>		<b>MASSINI</b> . . . . .	22281
Deferimento all'approvazione di Commissioni permanenti . . . . .	22279	<b>MASTROSIMONE</b> . . . . .	22295
Deferimento all'esame di Commissioni permanenti:		<b>NACUCCHI</b> . . . . .	22292
<b>PRESIDENTE</b> . . . . .	22280	<b>TARTUFOLI</b> . . . . .	22289
<b>ALBERTI</b> . . . . .	22280	<b>Gruppi parlamentari:</b>	
<b>CAPPELLINI</b> . . . . .	22279	Variazioni nella composizione . . . . .	22279
<b>CORBELLINI</b> . . . . .	22280	<b>Sull'ordine dei lavori:</b>	
« Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 » (1846) (Seguito della discussione):		<b>PRESIDENTE</b> . . . . .	22280
<b>ALBERTI</b> . . . . .	22297	<b>ANGELINI, Ministro dei trasporti</b> . . . . .	22280
<b>CAPPELLINI</b> . . . . .	22293	<b>CORBELLINI</b> . . . . .	22280



## Presidenza del Vice Presidente MOLÈ

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 11).

Si dia lettura del processo verbale della seduta antimeridiana di ieri.

TOMÈ, *Segretario*, dà lettura del processo verbale.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale si intende approvato.

### Congedi.

PRESIDENTE. Ha chiesto congedo il senatore Longoni per giorni 2.

Non essendovi osservazioni, questo congedo si intende concesso.

### Variazioni

#### nella composizione di Gruppi parlamentari.

PRESIDENTE. Comunico che il senatore Taddei, dimissionario dal Gruppo del Partito nazionale monarchico, è entrato a far parte del Gruppo misto.

#### Annunzio di deferimento di disegno di legge all'approvazione di Commissione permanente.

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

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

« Liquidazione della Gestione raggruppamenti autocarri » (2025), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione.

#### Annunzio di deferimento di disegno di legge all'esame di Commissione permanente.

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

*della 8ª Commissione permanente (Agricoltura e alimentazione):*

« Esecuzione di opere pubbliche di bonifica e provvidenze a favore delle aziende agricole del Delta Padano, della Lombardia, del Piemonte e della Valle d'Aosta, danneggiate dalle eccezionali calamità naturali verificatesi nel mese di giugno 1957 e a favore delle aziende agricole danneggiate dalle avversità atmosferiche dei mesi di maggio e di giugno 1957, nonché provvidenze assistenziali a favore delle popolazioni delle zone sinistrate del territorio nazionale » (2029-*Urgenza*), previo parere della 5ª Commissione.

CAPPELLINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAPPELLINI. Signor Presidente, desidererei fare la proposta di abbinare la discussione dei due disegni di legge presentati in favore delle zone alluvionate, quello del Ministro Togni per i lavori pubblici e quello del Ministro Colombo per l'agricoltura; questo abbinamento dovrebbe avvenire tanto in Commissione quanto in Assemblea, naturalmente in Commissione in sede referente, in riunioni congiunte delle due Commissioni. Non so se il Regolamento prevede o no questo; so però che le Commissioni in seduta comune si sono talvolta riunite per esaminare dei problemi che hanno una certa analogia tra di loro: e credo che una analogia maggiore di quella che esi-

ste tra i due problemi che noi dobbiamo affrontare non esista. Ciò si desume anche dall'andamento della discussione che si è avuta in Aula ed alla quale ho diligentemente, come di dovere, partecipato.

Signor Presidente, che cosa è scaturito da questa discussione? Che tutti gli oratori e direi lo stesso Ministro non si sono potuti attenere al ramo specifico della propria attività e competenza, in quanto hanno investito i problemi più vasti che comprendono appunto l'agricoltura.

Per motivare meglio la mia richiesta vorrei concludere ricordando che esiste una legge del 19 marzo 1952 che diede origine ad un piano orientativo ai fini di una sistematica regolazione dei corsi d'acqua naturali, legge che fu la conseguenza delle alluvioni del 1949, 1950 e 1951.

Più volte questo grave problema è stato dalla mia parte sollevato, ma sempre gli onorevoli Ministri hanno risposto: pensiamo a stanziare le somme occorrenti per le riparazioni, poi daremo vigore al piano. Il che però non è mai avvenuto.

ALBERTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ALBERTI. Mi associo alla proposta del senatore Cappellini perchè vi è comunanza di argomenti anche tecnici. Se una differente furia degli elementi ha colpito le diverse regioni d'Italia, non è detto che, se Sparta pianga, Messina rida: piangono ambedue, quasi egualmente.

PRESIDENTE. Posso assicurare che la discussione in Aula dei disegni di legge cui ha fatto riferimento il senatore Cappellini avverrà congiuntamente. Non posso però aderire alla richiesta relativa ad una riunione comune delle Commissioni competenti, in quanto ciò non è contemplato dal Regolamento. Eventualmente, la possibilità di una riunione comune potrà essere presa in considerazione in via privata dai Presidenti delle Commissioni stesse.

CORBELLINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORBELLINI. La Commissione dei lavori pubblici è già stata convocata per domani venerdì alle ore 17. Ci siamo impegnati di esaminare subito in sede referente la legge sui provvedimenti da adottarsi, e posso assicurare che lunedì prossimo al massimo, sarà presentata la relazione. Se non vi saranno discussioni molto lunghe il relatore designato potrà probabilmente presentarla alla Presidenza per sabato sera. L'abbinamento della discussione con l'analoga legge sui provvedimenti a favore dell'agricoltura danneggiata porterebbe quindi un ritardo. In ogni modo possiamo sempre metterci d'accordo tra le commissioni dei Lavori pubblici e quella dell'Agricoltura per lo svolgimento organico ed esauriente della discussione che si svolgerà in Aula.

#### Sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che sarà stamane esaurita la discussione generale sul bilancio del Ministero dei trasporti, con gli interventi degli ultimi due oratori iscritti, senatori Masini e Tartufoli.

Nella seduta pomeridiana avrà inizio la discussione sulle comunicazioni del Governo, che sarà esaurita nella seduta stessa.

L'esame del bilancio dei trasporti sarà portato a termine venerdì, con due sedute, alle ore 9,30 e 16,30.

CORBELLINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORBELLINI. Non vorrei che la seduta pomeridiana in Aula, impedisse alla Commissione dei lavori pubblici di riunirsi per esaminare il disegno di legge sulle zone alluvionate.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Io ritengo che la discussione sul bilancio dei tra-

sporti potrebbe esaurirsi nella mattinata di venerdì, tenendo presente che una buona parte degli ordini del giorno sono stati già svolti.

PRESIDENTE. Onorevole Ministro, se ciò sarà possibile, tanto meglio.

**Seguito della discussione del disegno di legge:**

**« Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 » (1846).**

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 1957 al 30 giugno 1958 ».

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

MASSINI. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, le principali variazioni dell'attuale bilancio di previsione del Ministero dei trasporti limitatamente a quel che riguarda le ferrovie dello Stato consistono in una previsione di maggiori entrate per 55 miliardi, di cui 12 per incremento di traffico, di fronte ad una maggiore spesa di 47 miliardi, di cui una parte notevole riguarda spese varie ed una parte riguarda il miglioramento del personale, compresi i pensionati. Come ognuno vede, tra le due cifre vi è una diminuzione del passivo di 8 miliardi.

Nell'attuale bilancio vi è anche un'altra importante novità: si tratta di un versamento da parte del Tesoro di 40 miliardi a titolo di rimborso degli oneri finanziari sopportati dalla azienda ferroviaria, oneri estranei all'esercizio della gestione stessa. Pur dovendo fare le nostre riserve sull'entità di tale rimborso, noi riteniamo doveroso dichiarare la nostra soddisfazione per l'attuazione di un principio che noi reclamiamo da anni e di cui non chiediamo gli arretrati. Comunque è un inizio favorevole, è l'affermazione di un principio sostenuto da molti anni: ne prendiamo atto.

Circa l'entità del rimborso avremo modo di fare qualche precisazione per dimostrare, onorevole Ministro, la sua insufficienza, ai fini di una più esatta e veritiera impostazione

del bilancio della nostra più grande azienda statale. La questione di una più veritiera impostazione dei bilanci delle ferrovie è diventata una questione internazionale: tutte le ferrovie statizzate e nazionalizzate — limitiamoci all'Europa occidentale — hanno posto questo problema e tutti gli Enti internazionali (ufficiali o meno) che si interessano dei problemi dei trasporti hanno riconosciuto questa necessità internazionale di una più seria, più veritiera impostazione dei bilanci. Ne prendiamo atto e vorrei che ne prendessero atto anche i soliti demigratori delle ferrovie, per cui sembra che in Italia succede quello che non succede negli altri Paesi, nei quali tutto andrebbe nel migliore dei modi, mentre si dimostra che ci sono fattori oggettivi da correggere e che non riguardano soltanto il nostro Paese, ma riguardano tutte o quasi tutte le ferrovie nazionalizzate e statizzate di tutti i Paesi della Europa occidentale.

In campo internazionale è stato anche concordemente constatato che detto passivo è dovuto nella maggior parte a quello che da anni andiamo dicendo, cioè la non esatta impostazione dei rispettivi bilanci, nel senso che non si è ancora riusciti a ben distinguere le vere spese e i costi di esercizio, da tutta un'altra serie di aggravii e di oneri finanziari che nulla hanno a che fare con le spese vive dell'esercizio stesso. Su questa constatazione recentemente concordano tre importanti documenti che riguardano le nostre ferrovie: la pubblicazione, ormai lodevolmente periodica, che si intitola « Sguardo all'attività delle ferrovie dello Stato nel 1956 » che, pur nella sua minuscola mole, è molto importante. Ne fa largo cenno anche il progetto di piano quinquennale preparato dalla nostra Direzione generale e ne fa altrettanto largo cenno la relazione dell'onorevole Corbellini, che da par suo ha compiuto un lavoro veramente pregevole. In questo mio intervento mi riprometto di servirvi largamente di questi tre documenti.

Intanto vi è una prima importante constatazione nella relazione dell'onorevole Corbellini, il quale, a pagina 37, afferma che gli sembra doveroso rilevare che nel primo calcolo, effettuato per l'anno 1955, le ferrovie dello Stato italiano avrebbero dovuto chiudere il proprio bilancio normalizzato con un disavanzo effetti-

vo di soli 10 miliardi e rotti, al posto dei 68 e rotti che figurano nel consuntivo del medesimo anno. La differenza mi pare che sia notevole. Tale constatazione naturalmente si potrebbe ripetere per tutti gli anni di cui stiamo ragionando e la differenza enormemente indicativa dimostra la necessità di una effettiva normalizzazione di contabilità. Siccome tale normalizzazione è stata effettuata anche per altri paesi, noi vediamo, sempre nella relazione Corbellini, che il nostro Paese, da questo punto di vista, non fa eccessiva brutta figura rispetto alle altre gestioni ferroviarie ugualmente statizzate. Si portano ad esempio 13 Paesi con un coefficiente di esercizio che varia da 1,33 per la Spagna a 0,83 per la Germania occidentale. Noi figuriamo, con un buon termine medio di 1,04, al sesto posto. Vedete che tutte le denunciate dilapidazioni del bilancio dello Stato, non mi pare che abbiano serio fondamento. Vorrei che ne prendessero atto e ci riflettessero i soliti interessati affossatori dell'esercizio ferroviario, quando entrano in polemica con qualcuno che può insegnare loro su questo argomento. Sarebbe bene che essi fossero un po' più prudenti, sinceri ed onesti nel criticare la gestione delle nostre Ferrovie dello Stato.

Questo confronto acquista poi maggior valore se si tiene conto di altre due considerazioni. Innanzi tutto il ritardo del nostro Paese nell'ammodernamento e nel potenziamento dell'azienda ferroviaria in generale. Su questo c'è veramente da lanciare un grido d'allarme. È deplorabile che si sia arrivati a ciò in questo ultimo decennio di gestione. Oggi si paga il fio di tutto quello che si doveva fare, che noi abbiamo modestamente insistito che si dovesse fare, e che viceversa non è stato fatto. Senza dire che questo mancato ammodernamento e potenziamento è dipeso esclusivamente, si potrebbe dire, dai mancati investimenti finanziari in conto patrimoniale, il cui ammortamento non dovrebbe pesare sull'esercizio ferroviario, ma essere un investimento statale, come statale è il patrimonio integrale della nostra azienda, patrimonio che, se le cifre sono esatte, oscilla dai 4 ai 5 mila miliardi.

La seconda considerazione è che, nonostante tutto, le nostre vigenti tariffe sono inferiori

a tutte le tariffe estere, ed anche inferiori a determinate tariffe di autotrasporto qui in Italia, come pure le tariffe delle ferrovie in concessione.

Nel progetto di piano quinquennale si legge che i mancati ammodernamenti hanno fatto apparire per anni interi *deficit* molto più gravi di quelli effettivi, ed hanno posto ingiustamente l'azienda sotto una cattiva luce, se non addirittura sotto l'accusa della pubblica opinione. La gestione ferroviaria — è detto nel documento — si svolge sulla base di costi pressoché corrispondenti, nei loro mutati termini monetari, a quelli dell'anteguerra. Ciò porta a concludere che le cause del *deficit* non sono dovute ad aumento di costi, ma caso mai a diminuzione di ricavi, e noi sappiamo perchè.

Quello che noi lamentiamo è appunto che il necessario ammodernamento tecnico non sia avvenuto, per cui l'azienda statale non ha potuto fronteggiare con maggiori possibilità il massiccio attacco degli autotrasporti.

Per quanto riguarda il versamento dei 40 miliardi, abbiamo già detto che lo riteniamo insufficiente, anche se è una somma ragguardevole, che viene in ritardo di parecchi anni: essa non compensa quanto dovrebbe compensare. La stessa Amministrazione ferroviaria ha ufficialmente documentato che l'azienda sostiene un complesso di oneri e pesi finanziari extra aziendali valutati approssimativamente (qui i documenti sono concordi) ad oltre 67 miliardi, tra minori entrate e maggiori spese. Ciò anche per effetto di provvedimenti di carattere politico-sociale, i quali nulla hanno a che fare con l'andamento della gestione economica dell'azienda.

Vorrei citare solo un esempio tra i tanti di questa allegra impostazione dei nostri bilanci delle ferrovie dello Stato, l'elemento pensioni. Lasciamo stare il fatto se le pensioni dovrebbero entrare nelle spese dell'esercizio, ma sta di fatto che nell'esercizio 1950-51, sopra un totale di 25 miliardi di pensioni pagate, 15 miliardi le pagarono le ferrovie dello Stato e 10 miliardi il tesoro. Andando su su (risparmio tutte le cifre) siamo arrivati all'esercizio 1956-1957, nel quale questa spesa totale non è più di 25 miliardi, ma di 48, le Ferrovie ne pagano 38 e il Tesoro ne paga 10. In questo ultimo

esercizio, per l'aumento che hanno avuto i pensionati, la spesa è salita da 48 miliardi a 61 miliardi e mentre il Tesoro versa sempre i soliti 10 miliardi, le Ferrovie ne pagano 51. Se si equiparasse questa somma, almeno a metà ciascuno, i due terzi del *deficit* sparirebbero automaticamente. Penso che su questo ragionamento sia difficile fare delle contestazioni. Questa voce mi sembra sia caratteristica nel definire un sistema; vi dovrebbe essere da parte del Tesoro un versamento suppletivo di altri 20 miliardi, per poter dividere gli oneri metà e metà.

Se poi andiamo a vedere altri capitoli del bilancio noi andremmo a trovare che, nelle spese straordinarie, c'è un elenco di circa 16 miliardi di cui solo 2 sono rimborsati dal Tesoro, e le spese non sono spese di esercizio. Cito qualche voce, non tutte, per non annoiare l'Assemblea: acquisto materiale rotabile 8 miliardi, miglioramento materiale rotabile, 2 miliardi, lavori in conto patrimoniale quasi 5 miliardi.

I conti, sia pure molto sommari, sono fatti: 67 miliardi sono riconosciuti, 20 in più, mi riferisco alla somma nella voce pensione, fanno 87 miliardi, più altri 14 miliardi delle spese straordinarie: si arriva ai 100 miliardi, che dovrebbero essere versati dal Tesoro, senza regalare nulla all'esercizio ferroviario, al posto dei 40 miliardi.

Sempre con il miraggio del pareggio di bilancio, naturalmente non vale solo questa rettificazione di impostazione di cifre e di rimborsi; bisogna anche tener presente l'incremento del traffico ed il sistema tariffario. Mi sembra evidente che una qualsiasi azienda di trasporti, commerciale od industriale, debba sempre preoccuparsi di incrementare la propria azienda; questo è uno dei più elementari doveri; quindi, anche per le Ferrovie dello Stato, che noi paragoniamo ad una azienda prevalentemente industriale e commerciale, anziché ad una azienda ministeriale o burocratica.

Nella prefazione del piano è detto molto esplicitamente ed anche onestamente che ogni complesso industriale ha il dovere di compiere sforzi organizzativi e finanziari per mantenere la propria attività all'altezza delle richieste del mercato; senza di ciò si comprometterebbe

senza rimedio il divenire dell'azienda stessa. Per realizzare tale obiettivo l'azienda deve poter contare su adeguati finanziamenti. Come si vede, si gira sempre intorno al medesimo argomento: impostazione finanziaria del bilancio e investimenti patrimoniali con adeguati finanziamenti.

Ho accennato alla necessità di incrementare il traffico ferroviario, ciò che è logico ed anche indispensabile; ma c'è inoltre un'altra necessità, non ignorata dall'onorevole Ministro, che è più modesta ma altrettanto logica ed indispensabile: quella cioè di mettersi in condizioni di non dover rifiutare il traffico che spontaneamente viene verso la nostra azienda. Infatti avviene proprio questo: che mentre si scrive e si studia per incrementare il traffico, non siamo in condizioni di poter soddisfare quello che spontaneamente viene verso di noi nonostante le campagne che si fanno contro il traffico delle Ferrovie dello Stato.

Nella relazione, nei documenti, in altre discussioni è stato sempre rilevato quale particolare materiale manca. Siamo ai soliti carri cisterna e carri refrigeranti, mentre per quanto riguarda i posti viaggiatori ha già parlato qualche altro collega. Non è che questo problema sia ignorato dai massimi dirigenti della nostra azienda, però si deve constatare che questo materiale manca. Ci servirebbero 20 mila carri, ne stiamo facendo 2 o 3 mila e forse arriveremo a 6 mila; però, siamo sempre al di sotto del fabbisogno. A tale proposito vorrei fare una semplice domanda: quale è quell'imprenditore privato che non si farebbe in quattro, una volta in presenza di tutta questa richiesta di traffico, che non si metterebbe con una celerità superiore a qualsiasi immaginazione in condizioni di poterlo soddisfare? Io non credo che un imprenditore privato si scoraggerebbe soltanto per il fatto che mancano i danari: li scerverebbe chissà dove per potersi mettere in condizioni di poter soddisfare a questa richiesta, senza considerare che, così facendo, darebbe lavoro a numerosi disoccupati delle varie officine. Invece questo sforzo non credo sia veramente pari alla necessità, non vediamo questo slancio — mi si permetta la parola — stakanovista che vorremmo vedere nell'azienda. Non è possibile che la mancanza di mezzi finanziari per uno Stato possa costituire un ostacolo in-

sormontabile, perchè la nostra azienda non si metta in grado di assolvere alle richieste che le vengono.

E non spendo altre parole per i 12 mila carri che mancano o per il 10,12 per cento dei posti in più per il servizio viaggiatori. Accennavo anche al sistema tariffario. Parlando di questo argomento so quali difficoltà si presentino, ma pur essendo un problema difficile bisogna fare uno sforzo per esaminarlo lo stesso. Abbiamo riscontrato e detto parecchie volte che mentre le spese ordinarie globalmente corrispondono a circa 90 volte quelle dell'anteguerra, le entrate ordinarie, nonostante l'incremento del traffico, oscillano intorno alle 70 volte, mentre le tariffe sono aumentate solo di 35-40 volte. Quindi le minori entrate si sono verificate nonostante l'aumento del traffico, appunto perchè le tariffe sono rimaste più basse dei costi. Si noti bene che noi non siamo favorevoli, anzi siamo contrari ad un aumento indiscriminato delle tariffe. Bisogna studiarci dentro. Gli uffici commerciali studiano questo problema, ma abbiamo l'impressione che a questo studio siano imposti certi limiti politici.

L'anno scorso lo stesso onorevole Ministro ci rassicurava nel suo tentativo di migliorare alquanto il sotto costo degli agrumi. Infatti alla mia incitazione l'onorevole Ministro rispose che avrebbe fatto di tutto nonostante si trattasse di un problema difficile. L'onorevole Ministro ha continuato a insistere ma ha fallito lo scopo.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. In qualche cosa, per il 25 per cento.

MASSINI. Ciò vuol dire che le forze in contrasto sono state superiori alle forze positive; sappiamo tuttavia che questi grossi trasportatori non ci rimettono: e i conti li ha fatti lei, io non li ripeto perchè sarebbe presunzione. La verità è che le pressioni politiche ed economiche in questo campo hanno superato l'interesse dell'Amministrazione e lo Stato si è ancora una volta dimostrato sempre un vaso di coccio, intorno al quale si aggirano i vasi di ferro degli imprenditori privati coalizzati, come sono coalizzati. Non è il caso di ricordare la Confintesa, ma credo che essa non sia estranea a questo

problema. La verità è che non si è riusciti; e a nostro avviso questo non è il solo caso che avesse la possibilità di essere ritoccato e che non si ritocchi perchè vi sono interessi contrastanti, perchè vi sono pressioni politiche per cui si servono delle ferrovie a proprio ed esclusivo vantaggio. E vorrei portare qualche esempio. Non so, onorevole Ministro, se tra le 24 lire per la tonnellata-chilometro per le merci a collettame e le 6 lire per la tonnellata-chilometro per le merci a carro completo, non ci sia da rivedere qualche cosa a carico di queste ultime. Perchè sappiamo che del trasporto a collettame si serve la povera gente che quando ha bisogno di spedire qualche cosa paga sempre la tariffa intera mentre gli altri hanno una tariffa minore, la preventiva concessione di riduzioni e poi finisce che hanno anche il premio di fine d'anno. Dicevo ritocchi di tariffe, non aumenti indiscriminati. L'onorevole Ministro ha presenziato, è intervenuto molto autorevolmente nell'ultimo congresso dei trasporti tenutosi nel febbraio scorso a Milano. Molti documenti sono stati distribuiti, se non discussi, ed io nei miei ritagli di tempo ho cercato di farne tesoro. L'onorevole Ministro ricorderà che la Professoressa Pinna ha voluto fare un lodevole ragguaglio tra le merci che sono quasi completamente sfuggite al traffico ferroviario e quelle che viceversa sono rimaste. Tra quelle che sono rimaste prevalentemente alle ferrovie figurano i combustibili, con questa diversità, che 7 miliardi di spese di trasporto sono stati incassati dalla ferrovia e meno di 3 miliardi dalla strada; per i minerali in generale quasi 8 miliardi incassati dalla ferrovia ed 1,3 incassati dalla strada; per i prodotti chimici in generale più di 9 miliardi incassati dalla ferrovia e 3,7 miliardi incassati dalla strada. Come si vede, ci sono delle differenze enormi e non so se in queste differenze non ci si possa giocare un po' dentro per vedere di migliorare i nostri incassi tariffari, anche in considerazione, onorevole Ministro, che chi spedisce queste merci sono prevalentemente i grossi industriali, quelli che noi chiamiamo i monopolisti e che possono pagare; ma che hanno tanta forza per mettersi in condizioni di non pagare, e di non far modificare a vantaggio dell'Azienda ferroviaria questa questione delle tariffe.

Noi pensiamo, senza volere essere forcaioli con nessuno, che in questo margine e su questi documenti sia possibile lavorare e ritoccare, quando sappiamo che un ritocco anche di poche lire o di pochi centesimi alla fine dell'anno comporta dei miliardi incassati in più per la nostra azienda.

Mi auguro che queste mie modeste considerazioni e questi modesti incitamenti non facciano la stessa fine che hanno fatto gli incitamenti a proposito degli agrumi; speriamo di no. Per finire con le questioni tariffarie, se nell'interesse veramente nazionale occorre che ci sia qualche facilitazione tariffaria, noi ci inchiniamo a questo vantaggio nazionale, ma diciamo che non è giusto che lo paghino soltanto le ferrovie, perchè se va alla collettività, la stessa collettività deve pagare questa differenza, in modo che l'esercizio, il lavoro effettivamente fatto dall'esercizio ferroviario trovi un corrispettivo, anche se questo corrispettivo viene dalla collettività, anzichè venire dagli individui o dai gruppi che direttamente se ne servono. Pensiamo di non chiedere l'impossibile. Si chiede, se questo è consentito dall'attuale atmosfera politica generale, che quelli che possono pagare paghino; qui si ripete un po' il ritornello del sistema fiscale per cui quelli che pagano di più e sempre sono i piccoli e quelli che possono evadere sono i grossi. Per non far accadere nell'ambiente ferroviario quello che avviene nell'ambiente fiscale, noi ci auguriamo che il Ministro abbia la forza, non dico di capovolgere la situazione, ma di limare le unghie a questi eccessivi sfruttatori dell'azienda delle ferrovie dello Stato. È anche una cosa ovvia che per realizzare il tanto desiderato ammodernamento tecnico occorrono adeguati investimenti finanziari. A questo proposito c'è una specie di grido d'allarme fra i dirigenti della nostra azienda. In un documento ufficiale viene detto: per fronteggiare l'aumento del traffico, si è perseguito l'ammodernamento degli impianti fissi e del parco rotabile pur con le troppo limitate disponibilità finanziarie; ben più cospicui investimenti sono urgentemente necessari, se non si vuole che la nostra azienda statale abbia ad avviarsi verso un declino. Questo vorrebbero gli affossatori della ferrovia e questo è quello che noi non dobbiamo far realizzare. Pe-

rò la buona volontà e le buone intenzioni non bastano: bisogna muoversi ed ottenere quello che si ritiene indispensabile.

Per fronteggiare le più urgenti necessità la Amministrazione ferroviaria ha utilizzato, in aggiunta ai troppo modici stanziamenti di bilancio, i residuati del fondo proveniente dalla quarta aliquota del prestito dei 160 miliardi, l'importo dei 75 miliardi della Cassa per il Mezzogiorno, di cui abbiamo speso soltanto la metà (mancano i fondi, ma dove ci sono l'utilizzazione è piuttosto lenta). Abbiamo poi in corso l'autofinanziamento dei 50 miliardi. È stato anche accennato al prestito svizzero, senza insistere troppo su quello che ci si deve fare, perchè ciò è già stabilito, è anzi una delle condizioni del prestito, proviene da un coordinamento internazionale. C'è però da dire che i lavori non sono ancora iniziati e nel nostro bilancio è già la seconda volta che noi paghiamo un miliardo e cento milioni di ammortamento; di modo che anche gli investimenti che dovrebbero aiutare l'incremento dell'azienda e farle raggiungere il pareggio, gravano passivamente sul bilancio. Sarebbe bene che almeno prima di pagarli si aspettasse ad avere i benefici dell'ammodernamento. Invece avviene il contrario; ed il lettore poco attento o in malafede conclude: nonostante tutti i prestiti, il bilancio delle ferrovie aggrava sempre di più il suo passivo.

Anche il piano decennale del compianto Ministro Vanoni aveva preveduto qualcosa per le ferrovie. Dei 700 miliardi stanziati per i trasporti in genere, 400 miliardi erano per queste ultime. Ma il nostro piano ferroviario quinquennale, spaziando negli interi bisogni della nostra azienda, parla della necessità di circa mille miliardi, nel tempo, di cui 250 dovrebbero essere stanziati prima che sia possibile, con la divisione alla quale grosso modo ho accennato prima. Sono però tutti progetti, e intanto lo stesso piano non precisa chi darà questi 250 miliardi: prestito estero, prestito interno, il tesoro, il Consorzio di opere pubbliche? Non sappiamo. C'è una zona d'ombra e, se fosse possibile, vorremmo dall'onorevole Ministro qualche chiarimento, così da poterci regolare quando comincerà l'esecuzione di questo piano.

Intanto constatiamo che dal 1953 al 1955, gli investimenti in rapporto al reddito nazionale, la ferrovia li ha coperti con una percentuale dello 0,4 per cento, cioè meno del mezzo per cento, mentre gli autotrasporti sono arrivati quasi a 3, cioè a 7-8 volte nei confronti del servizio ferroviario. Ci sono delle riviste (lei legge più di me le riviste tecniche amiche e non amiche delle ferrovie dello Stato), che si sbracciano a dire che non più una lira deve essere spesa per questa azienda, che ormai va a catafascio, che ruba risorse al tesoro, ecc... In altri Paesi, invece si pensa diversamente.

Ho qui un piccolo prospetto per la Germania occidentale, dove si parla di investimenti, sia pure dilazionati nel tempo, di 26 miliardi di marchi, pari a 4.100 miliardi di lire italiane: questa somma è suddivisa per materiale, per l'automazione, per impianti fissi, automatici, ecc... Tante volte ci riferiamo all'estero per sottolineare qualche situazione: sia permesso a me, una volta tanto, di citare un Paese non sospetto agli occhi del Governo, per dire che la pensano diversamente da come la pensano molti, che direi poco patrioti, in Italia, nei riguardi degli investimenti ferroviari.

La questione dei rami secchi è stata trattata dal senatore Crollanza e dal senatore Porcellini. Non vorrei ripetere quello che è già stato detto, specialmente dal collega Porcellini, perchè con il collega Crollanza non sono completamente d'accordo. Ho notato una certa fretta da parte del senatore Crollanza: parecchi rami che si considerano secchi, con gli opportuni ammodernamenti potrebbero rinverdire e mantenersi. Quelli che effettivamente non si possono rinverdire si passino all'autotrasporto, ma non all'autotrasporto privato, ma alla stessa azienda statale. Non proponiamo qui la nazionalizzazione dell'autotrasporto, ma che rimanga agli atti che il servizio ferroviario che viene ceduto alla strada sia gestito dalla stessa amministrazione ferroviaria.

Ho avuto una notizia che riguarda una delle linee recentemente chiusa, la Priverno-Fossanova; questa linea è stata chiusa perchè era passiva, però ora la gestisce una ditta privata di trasporti, e la prima cosa che ha fatto questa ditta è stata quella di ottenere una sovvenzione. Non solo, vi erano determinate ditte che

scaricavano il carbone in una stazione, che ora non esiste più, ora c'è una sovvenzione per ogni camion di carbone che queste ditte scaricano, non più a Giulianova, ma a Velletri, per compensarle del maggior percorso che debbono compiere. Sommiamo tutte queste cifre e forse arriveremo alla conclusione che era più conveniente (le popolazioni dicono così) mantenere questa linea ferroviaria in passivo. È un calcolo che sottopongo all'onorevole Ministro.

Oltre a queste considerazioni di carattere economico-finanziario, prima di sopprimere una linea ferroviaria bisogna che ci assicuriamo che la strada ci sia, e da questo punto di vista vorrei dare qualche cifra. Per ogni chilometro di strada corrispondono i seguenti veicoli a motore: Francia 9,2, Stati Uniti 12, Germania occidentale 15, Italia 19,7. Non solo, ma la larghezza della strada, la media della larghezza delle strade è di 6,51 negli Stati Uniti, di 6,22 in Inghilterra, di 5,74 nella Germania occidentale, di 4,91 in Francia, di 4,88 in Italia. Guardiamo queste cifre perchè, indipendentemente da ogni altra considerazione, sopprimendo delle linee ferroviarie noi verremmo ad aumentare il traffico e quindi non faremmo un buon servizio, nè al popolo italiano, nè all'industria, nè al commercio.

A questo punto sorge il problema del coordinamento della strada con le rotaie. Le strade italiane sono sature oltre misura, si prevede in un breve giro di anni una circolazione più che doppia, anche questo deve contare, quindi io vorrei concludere questo particolare argomento con una calda preghiera all'onorevole Ministro, che prima di sopprimere una linea ferroviaria non si esaminino solo le passività, ma tutti i lati del problema; cosa costa dopo, quale è la strada che si dovrebbe maggiormente utilizzare.

Io sono sicuro che queste cose si fanno, però i risultati sono quelli che ci portano a dire che determinati argomenti pesano più di altri. La sacra ed illimitata libertà all'iniziativa privata sembra che sia addirittura un assioma, ma non è così per tutti gli altri Paesi dove si cerca di contemperare le esigenze delle varie forme di trasporto per determinate merci. Può darsi che un privato trovi qualche comodità a servirsi della strada piuttosto che della ferrovia, ma nella generalità dell'economia nazio-

nale quale è il problema? Questo bisogna vedere. Se nell'economia nazionale, presa nel suo insieme, si vede che questo servizio può essere fatto dalla ferrovia in una forma più economica da tutti i punti di vista, non bisogna cedere alla bramosia dell'imprenditore privato il quale si cura particolarmente di quell'aspetto e chiude gli occhi di fronte a tutti gli altri fattori. Anche qui se possiamo ricalcare quanto si fa in altri Paesi, mi pare che non sarebbe male.

È anche vero però che per far questo mancano gli organi: il famoso Consiglio superiore dei trasporti è ancora di là da venire e pare che nemmeno i Comitati regionali di coordinamento funzionino a dovere.

Se io dovessi trattare, onorevole Ministro — lei lo sa meglio di me — la questione del personale in lungo ed in largo, dovrei intrattenere molto a lungo l'Assemblea; ma non è questa la mia intenzione anche perchè avremo modo di parlare di questo in altra occasione.

CORBELLINI, *relatore*. Mercoledì prossimo.

MASSINI. Quello è un accessorio, è uno dei tanti atti non della commedia ma della tragedia che stanno vivendo i ferrovieri; non è lì tutto il problema.

L'onorevole Ministro sa che ci sono almeno 5 provvedimenti legislativi che da anni i ferrovieri attendono e che ancora non sono stati risolti. Ora che eravamo giunti quasi alla soglia di una realizzazione, si sono perduti due mesi per la crisi. Ma i ferrovieri non intendono che tutte queste questioni ricadano esclusivamente sulle loro spalle: bisogna quindi fare qualche cosa, bisogna stabilire qualche forma di recupero, accelerando i tempi il più possibile.

Oltre la questione delle competenze accessorie, degli scatti di stipendio, ecc., il regolamento del personale che fine ha fatto? Che cosa ne è di tutti quei grandi studi sullo stato giuridico del personale ferroviario, che hanno circolato in tutti i Ministeri? Nulla si sa al riguardo e non si conosce nemmeno un testo su cui potersi basare per avanzare le proprie osservazioni. È proprio vero che è diventato un segreto? Una volta c'erano i segreti di politica

estera, adesso ci sono anche i segreti amministrativi.

Comunque, a proposito del regolamento giuridico del personale, accenno, anche se soltanto di sfuggita, alla questione della sistemazione dei lavoratori degli appalti e delle assuntorie. Abbiamo ancora delle divergenze sindacali le quali però possono essere ancora sanate.

Ciò che all'onorevole Ministro, anche in sede di discussione del bilancio, sono obbligato a ripetere è che così non si può andare avanti. Se ci troveremo di fronte a qualche escandescenza non potremo dare la colpa ai ferrovieri, che di pazienza hanno dimostrato di averne fin troppa.

Il provvedimento preso per quanto riguarda i limiti di età è un provvedimento che non si digerisce in nessun modo, specie data la situazione di lavoro esistente in Italia. Mantenere in servizio oltre i limiti di tempo il personale ferroviario vuol dire commettere un delitto sociale. E l'onorevole Ministro non deve dirci che il 99 per cento dei ferrovieri insiste su questo mantenimento. Io non nego che ci sia qualcuno o anche molti che si sentano fisicamente energici e che pertanto non vogliono andare in pensione per rimanere ancora qualche anno in servizio. Ma quante cose vorrebbero e non vorrebbero i ferrovieri? A quanti desideri il Governo non risponde: è impossibile? Perchè non si pensa al problema nazionale dell'occupazione?

Il personale che deve andare in pensione dovrebbe andarci anche contro la sua volontà, perchè non si può tener conto della sua volontà che indubbiamente avrà dei fini egoistici per non dire addirittura antisociali.

Prego l'onorevole Ministro di riflettere su questo. E vi è un'altra questione, quella che riguarda la connessione tra i leggeri aumenti di stipendio e l'aumento dei limiti di età. Ma come si fa a vincolare un modestissimo ritocco di stipendio con un aumento degli anni di servizio! Come si fa a dire: va bene, avrai mille, duemila lire in più al mese, però rimarrai in servizio due anni di più! Direi che questa è una coercizione: e non mi sembra serio per il Governo. Perciò prego l'onorevole Ministro di rivedere un po' queste questioni prima che venga in discussione il decreto in modo da trovare la forma migliore per risolverle. Si dice

che si va incontro alle richieste dei ferrovieri: ma è curioso che l'Amministrazione ponga l'orecchio particolarmente a quelle questioni che noi riteniamo siano assolutamente sbagliate. Non siamo neanche d'accordo con la relazione dell'onorevole Corbellini quando ci prospetta una riduzione del personale.

Ma allora, perchè parlare di ammodernamento? Forse per arrivare alla riduzione del personale, che da 165 mila unità dovrebbe passare nell'esercizio 1961-62 a 158 mila? Da quale punto di vista si parte, quando sappiamo che vi è un numero infinito di giornate di congedo che non avete potuto dare al personale perchè insufficiente? Se tutto l'ammodernamento, se i piani debbono portare alla conclusione della restrizione dell'azienda (perchè non penserete che i ferrovieri possano lavorare di più di quello che lavorano oggi), allora è inutile fare i piani di ammodernamento e di sviluppo, perchè per piano di sviluppo si intende l'aumento di tutto il complesso, anche del personale, non passivamente, ma perchè l'incremento della azienda porta ad aumentare il personale, come fanno tutte le imprese private, che aprono con 200 lavoratori, come la FIAT che iniziò con poche centinaia di persone e oggi ne ha 70 mila e non pensa a riduzioni.

Inoltre teniamo presente un altro aspetto della questione. È vero o non è vero che in campo internazionale vi è all'ordine del giorno di tutte le masse lavoratrici la riduzione delle ore di lavoro, cioè una vita più umana, con qualche ora in più lasciata alla studio e al riposo? Ma come, tutti gli altri lavoratori vogliono passare dalle 48 alle 40 ore, magari con qualche tappa intermedia, e noi dovremmo far lavorare due anni di più, da 58 a 60 o da 60 a 62 anni, centomila ferrovieri, perchè tanti sono gli interessati? Non è assolutamente possibile, perchè noi riteniamo giusto anche per i ferrovieri il principio che il progresso tecnico non è tale se non si accompagna ad un graduale progresso sociale; il progresso tecnico non deve tendere ad una intensificazione del lavoro, ma deve essere un alleggerimento. Se per mezzo della tecnica si fa con 10 persone quello che prima si faceva con 20, è giusto che quelle 10 persone non debbano continuare a lavorare per nove ore, ma lavorino

per sei, sette ore, quello che è strettamente necessario.

Dai programmi scritti ed orali ed anche dalle intenzioni dei dirigenti dell'azienda delle ferrovie, noi diciamo che bisogna cancellare queste due idee che riteniamo sbagliate: la eccessiva consistenza numerica del personale e le eccessive spese del personale stesso, perchè non trovano conferma in nessun argomento serio. Bisogna tener presente che la nostra azienda tra morti naturali e quelli andati in pensione diminuisce di cinquemila unità ogni anno; inoltre siamo stati molti anni senza fare più concorsi. Gli attuali concorsi vanno lentamente sviluppandosi, non solo, ma sappiamo che anche con gli attuali concorsi rimangono scoperte le vecchie piante organiche. Della gravosità del lavoro dei ferrovieri ha parlato molto bene il collega Porcellini.

Onorevoli colleghi, mi scuso se sono stato un pochettino lungo e mi avvio rapidamente alla conclusione. Anche durante la discussione dell'odierno bilancio preventivo delle ferrovie dello Stato ho pensato di mettere in rilievo gli aspetti non corporativi, ma generali dell'azienda, per cui si può, secondo me, concludere nel senso che, risolti determinati problemi che da anni sono impostati e non sono risolti — parlo dei problemi generali della azienda, oltre quelli del personale — la nostra azienda potrebbe veramente avviarsi ad uno sviluppo e ad uno svolgimento normale che è degno delle sue cinquantennali tradizioni di azienda statale. Quindi un bilancio impostato più adeguatamente alle effettive funzioni che svolge, un ammodernamento tecnico ed amministrativo che la metta in condizioni di poter meglio rispondere alle esigenze del Paese, un incremento di traffico che contribuisca anche esso al risanamento economico dell'azienda, adeguato e sollecito investimento finanziario a carattere patrimoniale e quindi a carico dello Stato e non a carico dell'esercizio dell'azienda; un obiettivo coordinamento fra strada e rotaia, fatto attraverso il Consiglio superiore dei trasporti e i relativi uffici periferici; una giusta sistemazione giuridica ed economica di tutto il personale, che dia serenità di lavoro a questa benemerita categoria che non chiede di meglio che collaborare alla prosperità della sua grande azienda, sempre più potenziata in tutti i suoi servizi, de-

mocraticamente gestita, per meglio rispondere a tutte le esigenze del nostro Paese. (*Applausi dalla sinistra. Congratulazioni*).

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare il senatore Tartufoli, il quale nel corso del suo intervento svolgerà anche i due ordini del giorno da lui presentati. Se ne dia lettura.

**RUSSO LUIGI, Segretario :**

« Il Senato, prendendo atto in sede di discussione del bilancio dei Trasporti della avvenuta elettrificazione della ferrovia Adriatica la Foggia a Pescara, sottolinea la circostanza che nel tratto intermedio Pescara-Ancona la trazione è ancora a vapore, per il che il vantaggio della elettrificazione della linea di cui trattasi da Lecce a Milano è notevolmente attenuato per l'esigenza di mutazione dei mezzi di trazione stessa a Pescara e ad Ancona. Ciò è tanto più penoso in quanto il tratto intermedio è quello che indica maggiore traffico sia in viaggiatori che in merci con un gettito di entrate superiore soltanto nel tratto da Rimini a Milano

« Invita quindi il Ministro dei trasporti a troncare ogni indugio ponendo tale elettrificazione residua come impellente e da realizzare con assoluta priorità, tenendo anche presente che per il tratto Pescara-San Benedetto del Tronto è possibile ottenere che intervenga rinnovatamente la Cassa del Mezzogiorno quando ne sia approvata la legge di prolungamento. Ciò avvenne di già per il tratto Foggia-Pescara.

« Comunque l'interesse assoluto del servizio coincide nettamente con quello della stessa amministrazione ferroviaria che, avendo oramai realizzato il materiale occorrente di trazione e servizi, avrebbe vantaggi economici notevoli su una ferrovia ad altissimo reddito già fin d'ora »;

« Il Senato, discutendosi il bilancio di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, di fronte alle voci che sono di recente circolate e che hanno avuto eco di preoccupazioni e proteste nelle zone interessate, circa la possibile programmazione di sopprimere il servizio ferroviario fra San Benedetto del Tronto ed Ascoli Piceno;

sottolinea la importanza vitale di tale tronco su cui poggia lo sviluppo del traffico di un notevole territorio che fa parte di quattro provincie con ingenti produzioni agricole specie di natura montana e che soddisfa alle esigenze funzionali di industrie notevoli del capoluogo di provincia;

non ignora che nel programma di realizzazioni di nuove ferrovie ancora del 1947 figurava fra l'altro la ferrovia Ascoli-Antronco-Rieti-Roma, a testimonianza della importanza riconosciuta ai traffici ferroviari della zona;

manifesta la preoccupazione che notizie indubbiamente infondate e quindi da smentire, vanno a costituire remora allo sforzo di progresso agricolo e di industrializzazione che il Parlamento prevede per la zona del comprensorio di bonifica del Tronto che la ferrovia attuale serve sia pure insufficientemente, approvandone l'inserimento integrale nel Mezzogiorno onde consentire colla legge 2523 del 17 dicembre 1952 tutti i benefici relativi al meridione che la legislatura repubblicana ha disposto e disporrà;

invoca dal Ministro precise e inequivocabili dichiarazioni rassicuratrici ».

**PRESIDENTE.** Il senatore Tartufoli ha facoltà di parlare.

**TARTUFOLI.** Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, è malinconico che si debba prendere la parola ad ora così tarda e dopo un lungo intervento, peraltro pertinente e ricco di contenuto sostanziale, quale quello che ha fatto il collega Massini, il quale, avendo vissuto nell'azienda di cui ha parlato, è stato in grado di portare l'eco di precisi orientamenti e di particolari attese con un senso di misura e con un equilibrio di cui gli va data lode. Con questa premessa, cercherò di essere il più breve possibile, anche perchè in fondo tratto argomenti sui quali ritengo che il Ministro dei trasporti potrà convenire. In sostanza gli ordini del giorno che ho presentato e che illustrerò rapidamente, tendono a metterlo in condizione di riprecisare e ribadire determinati propositi, sui quali si è sostanzialmente già espresso. Io rappresento l'espressione di particolari aspettative soltanto in quanto

mi sembra opportuno che le popolazioni interessate e le zone per le quali il problema ha particolare rilevanza possano essere tranquillizzate in quella che è l'ulteriore attesa che riguarda i problemi stessi.

Uno dei miei ordini del giorno riflette il vecchio problema dell'elettrificazione totale della Lecce-Milano, che non è stata realizzata, anche se proprio di recente abbiamo potuto registrare il risultato proficuo ed apprezzabile della elettrificazione del tratto Bari-Pescara. È rimasto però tuttora sospeso il tratto centrale, quello che va da Pescara ad Ancona. Aver fatto lo sforzo di dotarsi dei mezzi necessari per la elettrificazione, delle motrici e delle attrezzature per la trasformazione del servizio, e poi dovere a Pescara cambiare dalla trazione elettrica a quella a vapore per tornare ad Ancona, dopo 180 chilometri, a riorganizzare l'impostazione elettrica in sostituzione di quella a vapore, è una cosa che non può stare in piedi. Io comprendo che tutto va fatto con gradualità e con il necessario procedimento dei tempi e dei mezzi, ma ormai il problema sta per giungere all'exasperazione.

Ho ricevuto delle statistiche ineccepibili, anche se sommarie, che mi paiono assai espressive. Esse mi dicono che proprio il tratto ferroviario Pescara-Ancona è quello che dà il maggior gettito rispetto agli altri tratti più a sud e rispetto allo stesso tratto Ancona-Rimini. Si tratta di viaggiatori chilometro 323 milioni nella Pescara-Ancona, di fronte ai 164 milioni della Foggia-Termini, ai 143 milioni della Termini-Pescara; così come per il tonnellaggio chilometro, 297 milioni di fronte ai 153 milioni della Termini-Pescara, ai 147 milioni della Foggia-Termini, ai 134 della Bari-Foggia, ai 76 della Lecce-Bari.

Ora, io so che voi avete già messo come programma di priorità il completamento della elettrificazione del tratto Pescara-Ancona. Ma è una cosa che avete sempre detto, e questa priorità finisce per essere una priorità mai in atto, sempre procrastinata, perchè sopravvengono priorità che si ritengono maggiori e si resta al punto di prima. È pertanto necessario, onorevole Ministro, che su tale questione ci siano sue esplicite e tassative dichiarazioni, sue conferme che possano tranquillizza-

re le popolazioni interessate. Non si viene qui a mendicare nulla che non sia nel nostro diritto e nelle esigenze stesse del servizio, esigenze di economia anzitutto: vi pare possibile che si debba mutare due volte i mezzi di trazione, in 180 chilometri, con relativa rotazione del personale e delle motrici?

Mi auguro quindi che tutto questo si faccia rapidamente anche perchè il tratto Pescara-San Benedetto del Tronto rientra nella Cassa del Mezzogiorno e se per ipotesi i mezzi diretti di cui l'Amministrazione ferroviaria dispone non fossero sufficienti per i 6 miliardi di spesa che comporta l'elettrificazione dell'intero tratto, si trovino almeno i 3 miliardi per la Pescara-San Benedetto del Tronto. Vediamo almeno di trovarli mettendo, diciamo così, una ipoteca di primissimo grado sugli stanziamenti che si prevedono in relazione al prolungamento della Cassa del Mezzogiorno, provvedimento in discussione alla Camera e che presto il Senato esaminerà.

Mi pare quindi che il mio ordine del giorno meriti di essere accolto, non solo dal Governo, ma anche di essere votato dal Senato, perchè la votazione rappresenta un impegno, un dovere dal quale non si prescinde, ed io chiederò appunto la votazione anche se il voto dei colleghi non fosse sufficiente a fare approvare l'ordine del giorno.

C'è un altro punto che mi interessa molto. Sono rappresentante di una provincia per la quale non ho mai fatto particolari richieste qui in Aula. Non sono mai venuto a riecheggiare le esigenze delle popolazioni che rappresento, perchè ho sempre cercato di portare in Assemblea i problemi di ordine generale come quello che ho, sia pure rapidamente, illustrato adesso. Peraltro, di fronte ad una indagine recente che si inquadra nel programma di rivedere i rami secchi, come è stato detto, vi è stato un particolare allarme nella mia provincia per la sorte della ferrovia San Benedetto del Tronto-Ascoli Piceno. Se essa venisse soppressa, la nostra provincia tra le 93 provincie italiane sarebbe l'unica che verrebbe a mancare di servizio ferroviario interno, perchè il lasciarci la ferrovia adriatica non sarebbe certo un omaggio alle nostre esigenze, ma alla impossibilità di sopprimere la ferrovia stessa da

Porto Sant'Elpidio a Porto d'Ascoli, per poi proseguire!

Finireste per farci ignorare che esiste una organizzazione ferroviaria in Italia e non so se questo risponderebbe a criteri di giustizia e di legittimità.

Onorevole Ministro, io apprezzo molto e valuto l'opera che ella sta svolgendo per la soluzione dei problemi del suo Dicastero, un'opera che è apprezzata anche dagli stessi oppositori sistematici, e le auguro di continuare quanto più possibile, a quel posto, questa sua opera. Ma mi auguro anche che non abbia ad avvenire questa violenza contro la provincia di Ascoli, perchè la ferrovia che giunge fino ad Ascoli era ed è la premessa di una futura ferrovia fino ad Antrodoco, per riallacciarsi con Rieti e Roma, e questa ferrovia fu voluta da una legge del 29 luglio 1879 che ebbe la sua iniziale applicazione nel 1914 con la concessione del primo appalto, che poi decadde, perchè intervenne la guerra.

Se noi abbiamo avuto la lealtà e la onestà di ammettere che forse era più opportuno modificare profondamente la strada statale Salaria, e non lo si è fatto, piuttosto che chiedere una ferrovia che allacciasse Ascoli Piceno con Roma attraversante l'Appennino lungo le curve di livello della zona montana, con sei o sette ore di viaggio, quella lealtà ci deve essere riconosciuta, e non deve essere soppressa almeno questa ferrovia. Infatti questo piccolo tratto di ferrovia S. Benedetto del Tronto-Ascoli Piceno corrisponde alle esigenze della nostra zona e su questa ferrovia gravitano Comuni della provincia di Rieti, di Teramo e di Aquila. Questa ferrovia rappresenta uno strumento di produzione e di traffici veramente imponente ed eminente, quando si pensi che si esportano 350 mila quintali annui di prodotti ortofrutticoli, 300 mila quintali di frumento, 100 mila quintali di granoturco, 1 milione di quintali di foraggio, 300 mila quintali di vino.

Non basta dire che c'è la possibilità di andare per strada per mezzo di autobus e camion, a rendere ancor più saturo e preoccupante la viabilità sulla Salaria, quando ci sono industrie come la S.I.G.P. e la industria del carburo nel capoluogo che recano un traffico da sole di centinaia e centinaia di carri all'an-

no. Ho qui una pubblicazione fatta in Ascoli Piceno dalla quale risulta l'ingente traffico ferroviario, che è di 2.227 carri in arrivo e 1.200 in partenza, cifra imponente come imponente è il traffico dei viaggiatori, che nel 1954 era di 90 mila viaggiatori, nel 1955 di 91 mila e nel 1956 di 89 mila, con un introito di oltre 70 milioni. Si può dire che vi è stato un regresso, ma è stato un regresso causato da forza maggiore perchè quando gli orari vengono congegnati in maniera tale per cui le coincidenze fra i treni, quelli da Ascoli e quelli dall'Adriatica, prevedono delle soste di ore, è evidente che il disgraziato viaggiatore non può aspettare un incrocio di treni per quattro ore e finisce quindi per prendere l'autobus. Agire in questa maniera, quasi a fare un dispetto, determina che anche il più fanatico fautore della ferrovia finisca col prendere l'autobus. Alcuni esempi: un incrocio della notte a San Benedetto del Tronto impone l'attesa di cinque ore e tre minuti col treno da Ascoli, quattro minuti coll'autobus dell'I.N.T.; un altro pure della notte, un'ora e otto minuti per il treno, dodici minuti per l'I.N.T.; uno del pomeriggio, due ore e 30 minuti col treno e due minuti con l'I.N.T.; un altro ancora due ore e sei minuti col treno, nove minuti coll'I.N.T., fino ad un incrocio delle 22,15 che comporta sette ore e cinquantun minuti col treno e solo cinque minuti coll'I.N.T. Le cifre sono troppo espresse per dover essere argomentate.

Ho ascoltato le parole del senatore Massini e mi compiaccio di quanto egli ha detto in merito a questo punto. Vediamo un po' cosa accadrebbe se si facesse meglio? Ecco il problema!

Ad ogni modo non credo che questo tronco ferroviario possa essere tra quelli che si trovano proprio in condizioni così deficitarie da rappresentare per lei, signor Ministro, un imperativo categorico di soppressione. Comunque questo lo vedremo a suo tempo con le cifre ed i dati alla mano. Quando lei avrà soppresso tutte le ferrovie che si trovano in condizioni peggiori — ed io mi divertirò a vedere quante sono — allora potrà permettersi il lusso di sopprimere anche il modesto tratto San Benedetto del Tronto-Ascoli Piceno di 33 chilometri; in caso contrario faremo sentire la nostra voce, e pur senza fare la marcia su

Roma, porteremo l'eco delle nostre aspettative e dei nostri diritti in qualità di cittadini della Nazione, che non amano essere nè offesi nè avviliti nel loro legittimo diritto al lavoro.

Questo è quanto avevo da dire. Ho presentato un modesto ordine del giorno sul quale attendo delle dichiarazioni tranquillizzanti, signor Ministro, perchè non dobbiamo tenere in agitazione le nostre popolazioni già sofferenti, non dobbiamo tenerle nel dubbio di attese penose e di interrogativi che non si sa quali dimensioni abbiano. Lasciateci vivere tranquilli: siamo gente per bene che abbiamo voglia di lavorare e di dare il nostro contributo alla Patria, al nostro Paese, con il moltiplicarsi della nostra attività e nell'esercizio dei nostri doveri nei suoi confronti. (*Approvazioni*).

**PRESIDENTE.** Ricordo che con l'intervento del senatore Tartufoli si rimase d'intesa di considerare chiusa la discussione generale.

Devono essere svolti ancora diversi ordini del giorno. Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Nacucchi.

**TOMÈ, Segretario:**

« Il Senato, ritenuta indispensabile ed urgente, specie dopo lo scontro ferroviario ultimamente verificatosi nella stazione di Egnazia, presso Monopoli, la costruzione del doppio binario nel tratto Bari-Lecce, anche indipendentemente dalla progettata elettrificazione di essa, che pur si reclama con urgenza,

invita il Governo a procedervi sollecitamente, stanziando i fondi necessari nel bilancio del prossimo esercizio ».

**PRESIDENTE.** Il senatore Nacucchi ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

**NACUCCHI.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, il mio ordine del giorno trae motivo da un incidente ferroviario che si è verificato qualche mese fa nella stazione di Egnazia. L'onorevole collega Russo Luigi quella notte accorse precipitosamente sul luogo del disastro per portare i suoi conforti. Avvenne che, per mancanza del doppio binario sulla linea Bari-Lecce, una littorina

venne investita dal rapido sul quale io viaggiavo insieme con alcuni deputati. Fu una fortuna se tutti avemmo salva la vita. Dobbiamo grande riconoscenza al macchinista di quel rapido, il quale con una manovra veramente meravigliosa potè sganciare tutto il convoglio dalla locomotiva, sicchè contro la littorina andò a cozzare soltanto la locomotiva. Per questa operazione — e non vi sono parole e lodi sufficienti a qualificare il gesto di quel macchinista — il necrologio del Senato non racchiude anche il mio nome.

Pertanto è una necessità impellente, onorevole Ministro, l'impostazione della spesa per la costruzione di questo secondo binario. È da anni che noi del Salento l'andiamo invocando; ci sono stati interventi di altri miei colleghi e conterranei sia nella prima che nella seconda legislatura; ma l'impostazione *ad hoc* non la si vede mai nei bilanci che vengono presentati. Data l'urgenza e affinché non abbia a verificarsi ancora un altro incidente, un altro scontro ferroviario che sarebbe certamente letale, invito il Senato a votare e il Governo ad accogliere il mio ordine del giorno.

Onorevole Ministro, io non potrò dichiararmi soddisfatto se ella esprimerà l'avviso di accettare il mio ordine del giorno come raccomandazione. Di raccomandazioni ne facciamo tante e di accettazioni ne sentiamo fin troppe. Io, anche se dovessi essere assente nel momento della votazione, pregherò qualcuno dei colleghi di insistere perchè il Senato con il suo voto impegni il Governo ad eseguire l'opera richiesta. Non si può più attendere.

L'Italia non finisce a Bari: vi sono ancora 225 chilometri prima di arrivare alla estrema punta di Santa Maria di Leuca, *finibus terrae*. Pertanto prego il Governo di intervenire sollecitamente. Potranno essere impiegati i fondi della Cassa del Mezzogiorno o altri fondi; ma bisogna provvedere sia per le esigenze del traffico in genere, sia per la salute dei viaggiatori.

**PRESIDENTE.** Si dia lettura dei due ordini del giorno del senatore Cappellini.

**TOMÈ, Segretario:**

« Il Senato, preoccupato delle sfavorevoli ripercussioni che si sono già seriamente mani-

festate fra le autorità e le popolazioni delle località interessate, invita il Governo a volere soprassedere al progettato smantellamento della funzionante linea ferroviaria Rimini-Novafeltria, e ciò almeno fino a quando non sarà ampliata e sistemata l'arteria stradale Rimini-Novafeltria-San Sepolcro, interessate le provincie di Pesaro, Forlì e Arezzo, di cui ai progetti elaborati e sottoposti all'esame dei competenti Uffici ministeriali »;

« Il Senato invita il Governo a volere provvedere, nel corso di due o tre annualità a partire dall'esercizio finanziario 1957-58, alla ricostruzione del tronco ferroviario Pergola-Fermignano sulla linea Fabriano-Urbino, danneggiato durante l'ultima guerra e non ancora riattivato, nonostante siano trascorsi ben tredici anni dalla fine delle ostilità.

Tenuto conto che i due opposti tratti della suddetta linea (Fabriano-Pergola Km. 32 e Fermignano-Urbino Km. 6) sono già stati ricostruiti e regolarmente funzionanti, non si vede come non si debba ravvisare l'urgenza, anche per i suoi riflessi economici, di ricostruire il tronco centrale di Km. 42, dopo di che, con grande sollievo e beneficio delle popolazioni interessate, la vecchia e importante linea ferroviaria Fabriano-Urbino riprenderebbe il suo intero e utile esercizio.

Che tale ricostruzione si imponga e non sia ulteriormente dilazionabile trova la più autorevole conferma nelle dichiarazioni che ebbero a fare avanti il Senato nella seduta del 4 luglio 1956 il relatore del bilancio dei Trasporti per l'esercizio finanziario 1956-57, onorevole Restagno, e lo stesso onorevole Ministro il quale, in tale occasione, ebbe ad esprimersi, come si rileva dal resoconto sommario della suddetta seduta, nei seguenti precisi termini: " Rilevato anche che per la ricostruzione del tronco ferroviario Pergola-Fermignano occorrono 1.700 milioni, dichiara che non mancherà di studiare attentamente il modo di reperire tale somma, anche in considerazione dell'indubbia importanza della linea in questione " ».

**PRESIDENTE.** Il senatore Cappellini ha facoltà di svolgere questi ordini del giorno.

**CAPPELLINI.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, non seguirò l'ora-

torìa martellante del collega Tartufoli anche perchè l'ora tarda e il caldo non invitano troppo ad essere vivaci così come anch'io talvolta ho l'abitudine di essere. Io ho il rimorso di avere inflitto al nostro signor Presidente, ai Ministri che si sono succeduti via via al Dicastero dei trasporti e ai colleghi l'ingrato onere di ascoltarmi dal 1948 ad oggi, sollevando sempre questi problemi durante la discussione del bilancio dei trasporti. Mi scuso con essi ma giro la responsabilità ai Ministri. Mentre questa responsabilità spetta in pieno ai Ministri predecessori dell'onorevole Angelini, non posso dire altrettanto per quanto concerne l'attuale Ministro dei trasporti, soprattutto in relazione alle dichiarazioni impegnative che l'onorevole Ministro ebbe a fare lo scorso anno durante la discussione di questo stesso bilancio.

Accadono delle cose assai strane e sconcertanti nel nostro Paese e quindi anche nei Ministeri. Ho riportato in un ordine del giorno le parole che l'onorevole Ministro ebbe a pronunciare lo scorso anno.

Infatti l'onorevole Ministro lo scorso anno così concluse il suo intervento in risposta ad un analogo mio ordine del giorno: « Rilevato anche che per la ricostruzione del tronco ferroviario Pergola-Fermignano occorrono 1700 milioni, dichiaro che non mancherò di studiare attentamente il modo di reperire tale somma, anche in considerazione dell'indubbia importanza della linea in questione ». Io mi dichiarai molto soddisfatto e siccome avevo ed ho fiducia nell'onestà di tutti i Ministri quando fanno le dichiarazioni da quel banco, ma in modo particolare dell'onorevole Angelini, ritenevo che dopo quella dichiarazione si facesse qualcosa per adempiere all'impegno in quell'occasione preso. Lasciai trascorrere diversi mesi, poi nel mese di marzo inoltrai al Ministro una interrogazione. Non leggo il contenuto dell'interrogazione, mi limito a citare la risposta. Ecco perchè dicevo: cose strane e sconcertanti, in un certo senso. La risposta dice: « Per riattivare il tronco della linea Pergola-Fermignano e Fermignano-Urbino occorrerebbe provvedere alla ricostruzione pressochè totale dei numerosi viadotti e di quasi tutti i fabbricati andati distrutti a seguito di eventi bellici, nonchè al ripristino delle gallerie e all'armamento, con una prevista spesa compless-

siva di circa 2 miliardi, di cui attualmente non si ha alcuna disponibilità ».

Questo, onorevole Ministro, me lo hanno ripetuto tutti i suoi predecessori da 13 anni a questa parte, ma una buona volta bisognerà pur uscire da questa situazione, quando si riconosce che quel tronco ferroviario deve essere ricostruito per la sua importanza! Ecco perchè ho presentato ancora questo ordine del giorno: sono stato costretto a presentarlo. Vorrei però aggiungere qualcosa, naturalmente non rifacendo la storia dell'importanza della linea ferroviaria, nè tanto meno mettendo in luce le cose che sono state dette e ripetute, attraverso gli ordini del giorno inviati dagli Enti locali, dai parlamentari che si sono riuniti e via via, ma alla luce di tre fatti nuovi. Il primo. Un collega siciliano recentemente mi disse: « sai che abbiamo avuto un convegno molto importante in Sicilia di uomini di cultura e di scienza, i quali erano desiderosi di andare a visitare Urbino, di cui sanno l'importanza ed il valore dei monumenti esistenti in quella città; hanno consultato l'orario ferroviario, si sono accorti che la ferrovia non c'era ed hanno rinunciato ad andare ad Urbino ». Piccolo episodio, ma assai significativo.

Secondo fatto. Ho ricevuto un invito di partecipare proprio oggi alle ore 18 ad una mostra di manifesti dell'E.N.I.T. Sono qui indicati alcuni paesi di importanza notevole in Italia sul piano turistico, per le bellezze artistiche e monumentali; sono una diecina circa e tra questi vi è anche Urbino, unica eccezione per le Marche. Come urbinato sono contento, ma questa è anche una conferma della indispensabilità e della urgenza della ricostruzione di quella ferrovia. Ma, onorevole Ministro, ella sa che Urbino è meta di visite turistiche non soltanto da parte di cittadini italiani, ma da parte di turisti che vengono da tutto il mondo, e certamente l'Italia, e il nostro prestigio, che vengono tante volte ricordati, non escono troppo favorevolmente, se costoro debbono ancora una volta constatare che a distanza di 13 anni dalla fine delle operazioni belliche non si è ricostruito un modesto tronco ferroviario, di cui il relatore e il Ministro hanno riconosciuto lodevolmente la necessità.

Il terzo motivo è scaturito dal convegno a cui ho recentemente partecipato a Sassoferrato

per la rinascita di quel paese dopo la chiusura di una miniera, che ha ridotto l'intero Comune all'estrema povertà. Fra l'altro si disse: in passato da Sassoferrato, da Fabriano, da tutti i paesi che si trovano sulla linea inviavamo i nostri figlioli a studiare ad Urbino con assai poca spesa; oggi non lo possiamo fare più perchè la ferrovia non è stata ricostruita.

Mi limito a citare queste tre considerazioni che mi paiono abbastanza significative per rafforzare la richiesta tante volte avanzata di ricostruzione totale della ferrovia. Mi pare che non occorrono nè 2 miliardi nè 1.700 milioni di cui l'onorevole Ministro ha parlato lo scorso anno. Non credo sia il caso di pensare a bellissime sedi di stazione, come sono state costruite altrove. Al caso tali costruzioni e ricostruzioni potranno essere rinviata ad un secondo tempo. Nella fase iniziale potrebbero essere adattate casette o addirittura baracche decorose, così come del resto si è fatto in qualche altro posto. La spesa quindi può essere sensibilmente ridotta, bisogna però uscire con i primi stanziamenti. Ecco perchè il mio ordine del giorno contempla l'erogazione di alcune somme, anche senza fissare concretamente ammontare e termini, a partire dall'esercizio 1957-58. Confido nell'accettazione dell'ordine del giorno da parte dell'onorevole Ministro con l'impegno a stanziare le cifre e a dare inizio ai lavori.

Passiamo al secondo ordine del giorno, quello che riguarda la ferrovia Rimini-Novafeltria. Ancora stranezze nel nostro Paese! Lottammo alla Camera e qui a suo tempo per ricostruire quella ferrovia danneggiata dalla guerra e dopo un certo periodo di anni vi riuscimmo. La ferrovia fu ricostruita e fu anche dotata di vetture abbastanza confortevoli, con grande sollievo, soprattutto sul piano sociale e commerciale, di quelle popolazioni. Perchè dico sociale? Perchè io non condivido l'opinione di coloro i quali ritengono che tutte le linee ferroviarie debbano essere attive. Ci sono e ci saranno sempre linee ferroviarie attive e ci sono e ci saranno sempre, per esigenze sociali, linee ferroviarie passive. Ecco quindi la ragione principale per cui quelle popolazioni, ed io con esse, difendiamo quella ferrovia.

Fra l'altro non ci troviamo neanche di fronte ad un onere troppo rilevante come passività di esercizio. L'onorevole Ministro certamente ha

ricevuto uno studio assai interessante e concreto che ha per titolo: « Elementi tecnici, economici e sociali di valutazione circa la conservazione dell'esercizio ferroviario ».

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. L'ho letto attentamente.

CAPPELLINI. Però c'è certamente qualcuno che non lo ha letto. Fra gli altri, credo il Presidente della nostra Commissione, il quale è un competente in materia ed ha elaborato talvolta delle relazioni scritte ed orali assai preziose ed interessanti, soprattutto quando si trattò del rimodernamento e degli aiuti ai concessionari delle linee ferroviarie.

C'è comunque un passaggio che desidero citare per richiamare l'attenzione. Si parla spesso, ed anche il collega Massini lo ha ricordato in questo dibattito, degli esercizi passivi, delle soppressioni che si debbono realizzare, ecc. In primo luogo, bisogna essere d'accordo su un punto: ci sono indubbiamente delle ferrovie che possono essere soppresse, e questa è una ferrovia che può essere soppressa. Ma quando? Ecco il problema; quando ci saranno, dico io, e credo anche lei, onorevole Ministro, le condizioni per non rendere più difficile e penosa la vita di quelle popolazioni, e purtroppo queste condizioni non si sono ancora create.

C'è in proposito uno studio assai serio, che ha dato luogo ad ampi dibattiti e convegni. Le amministrazioni provinciali di Pesaro, di Arezzo e di Forlì, hanno studiato la questione, ed alcuni parlamentari hanno presentato un disegno di legge, io ne sono il primo firmatario, per allargare e migliorare la strada interprovinciale Rimini-Novafeltria-San Sepolcro. Io credo che quest'opera si realizzerà e in quel momento indubbiamente non sarà più necessario mantenere in vita la ferrovia perchè le nuove possibilità di transito consentiranno un servizio più celere e forse anche più economico.

Questo è quanto mi pare giusto mettere in luce, sicuro di trovare l'adesione dell'onorevole Ministro. Ella, come me, non ha dimenticato che recentemente abbiamo stanziato 1 miliardo e 200 milioni, in aggiunta a due miliardi e mezzo precedenti, per la ricostruzione della ferrovia Trento-Malè. Noi abbiamo votato quel

provvedimento che si dimostrò utile a fini sociali. Qui non ci troviamo neppure di fronte a una somma che deve essere stanziata per ricostruire la ferrovia, ma di fronte ad una battaglia che le popolazioni e le autorità sono costrette a combattere per mantenere in vita la ferrovia stessa, che ha oggi un passivo annuo di 25 milioni, che sarà ulteriormente ridotto, come è chiaramente dimostrato da questa relazione, che per rendere più spediti i nostri lavori rinuncio a leggervi.

Confido perciò che ella, onorevole Ministro, voglia accettare l'ordine del giorno che, per l'appunto, contempla il programma da me brevemente esposto.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Mastrosimone.

TOMÈ, *Segretario*:

« Il Senato invita il Governo a voler intensificare e meglio regolamentare il servizio ferroviario in Lucania e precisamente sulla linea Salerno-Potenza-Taranto che, pur servita da due treni rapidi giornalieri, non assolve ancora proficuamente il compito di venire incontro alle necessità del vasto retroterra della Regione ».

PRESIDENTE. Il senatore Mastrosimone ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

MASTROSIMONE. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, sono nuovamente a richiedere all'onorevole Ministro alcuni semplici provvedimenti in materia di trasporti ferroviari per una delle regioni più povere di mezzi di comunicazione, regione che vede solo nelle ferrovie dello Stato, la seria e concreta possibilità di stabilire un valido raccordo con le altre regioni del Paese. La Basilicata, servita per un decimo del suo montuoso territorio dalle ferrovie calabro-lucane, ha una sola vera linea ferroviaria « spinale » ed è appunto la Salerno-Potenza-Taranto. La Basilicata quindi non può puntare seriamente che su questo tronco, e su questo deve naturalmente risolvere alcuni suoi indilazionabili problemi.

Uno di questi, onorevole Ministro, mi permetto di sottoporlo subito, in questo mio breve intervento, alla sua illuminata esperienza, sicuro che uno stato di fatto, che è purtroppo l'odierna prerogativa penosa di questa dimenticata regione, possa essere sanato facilmente. Dopo lungo e doloroso travaglio di anni, si è potuto ottenere un treno rapido che, partendo da Taranto la mattina presto, raggiunge Napoli alle 11 e Roma alle 13. È un po' il « treno salvagente », è il treno veramente utile per queste popolazioni e certo anche per noi parlamentari meridionali.

Ma cosa fa questo sullodato rapido? Purtroppo una apparizione veramente rapida, fugace, fantomatica, in senso però poco sottrattivo di passeggeri, senza stabilire rapporti utili con la Lucania, perchè l'attraversa velocissimamente e non la serve in pieno come sarebbe nella necessità e nelle richieste di quella regione per poter raggiungere Napoli e la Capitale e quindi il Nord-Italia.

Abbiamo tanto insistito, noi parlamentari lucani e meridionali, per ottenere almeno qualche fermata nelle stazioni che hanno vastissimo retroterra, come quella per esempio di Pisticci, fermata indilazionabile, ma che purtroppo, per ragioni che non sappiamo se più elusive o più speciose, non si è potuta ancora ottenere.

Ella conosce senza dubbio, onorevole Ministro, che la configurazione e l'orografia della Basilicata sono particolarmente difficili dal punto di vista ferroviario e se un criterio di opportunità si vuole adottare, a parte di mantenere ed aumentare le linee secondarie, è quello di dare ai treni rapidi possibilità di convogliare passeggeri che dalla Regione hanno bisogno di raggiungere celermente i grandi centri.

Quest'unico rapido utile ferma però solamente alle stazioni di Ferrandina e Grassano lasciandosi nelle altre importanti stazioni soltanto ammirare sfavillante e corrusco di bronzei bagliori come il treno della tolstoiana Resurrezione di classica memoria.

Perchè non si concede qualche fermata di più al rapido R. 452, se è cosa di necessità inderogabile? Dobbiamo veramente interessare un Ministro dei trasporti e in quest'Aula austera per ottenere la fermata alla stazione di Pisticci in Lucania?

Questo grosso centro, situato a circa 70 chilometri da Taranto e ad altrettanti da Potenza, convoglia oltre 50 paesi del retroterra, che non possono raggiungere Ferrandina, pur essendo abbastanza vicini a questo scalo, perchè Ferrandina è situata completamente fuori del naturale sbocco della Valle dell'Agri, del Sinni e del Sarmento, capisaldi di strade di comunicazione che i servizi automobilistici della lodevole S.I.T.A. e delle altre Società lucane apportano regolarmente a Pisticci.

O veramente si ritiene che le ferrovie calabro-lucane a scartamento ridottissimo ed antidiluviano, ridotte ormai al lumicino, abbiano ancora la funzione di un tempo, quando il Presidente Zanardelli e il Ministro La Cava ne auspicavano lo « sbuffo delle lucide vaporiere tra le nevi di Lucania »? Anche la Lucania oggi, onorevole Ministro, ha aperto gli occhi e pensa di avere diritto ad almeno un treno rapido veramente efficiente, e se non può ottenere ancora la sua naturale ed annosa aspirazione delle Ferrovie dello Stato a Matera, abbia almeno un treno utile per tutta la Regione ottenendo fermate in siti acconci e congrui e indispensabili, come, ripeto, quella di Pisticci che, a parer mio e dei servizi tecnici, è tra le più utili di quelle esistenti sulla Potenza-Metaponto.

Si è detto che ragioni di indole tecnica e di ordine utilitario quale la velocità ed il tempo (è sempre di pessimo gusto la formula  $T/V$  per cui non bisogna « stravedere » per risolverla) la impediscono, ma mi sia consentito di dire che se i pubblici servizi devono appunto « servire » le popolazioni che li richiedono, questa volta, la nostra dimenticata Regione deve essere tenuta in particolare evidenza.

Tante richieste ci sarebbero per la Lucania e le zone meridionali, ma questo e non altro, onorevole Ministro, almeno allo stato attuale, con tante calamità nel resto d'Italia, noi chiediamo a lei, affinché, consapevoli degli sforzi veramente eroici che ella va facendo ogni giorno per il risanamento e l'efficienza delle ferrovie dello Stato, questa modesta istanza possa essere presto da lei benevolmente ascoltata ed il facile problema agevolmente risolto.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Alberti.

**RUSSO LUIGI, Segretario :**

Il Senato, invita il Governo a considerare tra le ferrovie non sopprimibili, per deficienza di viabilità efficiente in funzione parallela e suppletante, le ferrovie Civitavecchia-Orte e Attigliano-Viterbo ».

**PRESIDENTE.** Il senatore Alberti ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

**ALBERTI.** Ci fu un traduttore di Tacito che usò meno parole di Tacito stesso: io non vorrei oltrepassare la lunghezza della lettura dell'ordine del giorno. Chiamo come complice necessario il Presidente Corbellini che si compiacque a suo tempo, quando era Ministro, di inaugurare un certo ponte di una ferrovia che è minacciata di soppressione. Io parlo infatti a favore della non soppressione delle Ferrovie dell'alto Lazio.

**PRESIDENTE.** Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Imperiale.

**TOMÈ, Segretario :**

Il Senato, tenuto conto che per assicurare una più efficiente funzionalità alla stazione di Foggia e che per migliorare il materiale rotabile in circolazione nell'Italia meridionale si rende indispensabile ed inderogabile il completamento della costruzione delle nuove Officine materiale mobile in quella località,

invita il Governo a provvedere in merito ».

**PRESIDENTE.** Il senatore Imperiale ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

**IMPERIALE.** Onorevoli colleghi, il problema della costruzione di una nuova officina veicoli a Foggia — desidererei la benevola attenzione dell'onorevole Corbellini, il quale conosce meglio di me questo problema — non è nuovo nè per il Parlamento, avendolo trattato io in diverse circostanze, nè è nuovo per l'Amministrazione ferroviaria. È un problema che possiamo dire ha fatto i capelli grigi e si sta avviando anche verso una veneranda vecchiaia. Quante promesse e quanti buoni propositi per la costruzione di quell'opera; ma anche quanti

disinganni ha dovuto provare quella città! Oggi a Foggia non rimane che l'amarrezza di vedere quell'opera appena iniziata e purtroppo non ancora portata a termine.

Il problema della costruzione di una nuova officina veicoli a Foggia si impose alla stessa Amministrazione ferroviaria fin dai primi albori del secolo in cui viviamo e s'impose per due ragioni. La prima perchè si voleva rendere più efficiente la stazione di Foggia, demolendo la vecchia officina veicoli; la seconda perchè si desiderava migliorare il materiale rotabile che circola nell'Italia meridionale.

Il Comune di Foggia, rendendosi conto della importanza dell'opera e del prestigio che ne sarebbe derivato alla città, regalò all'Amministrazione ferroviaria, fin dal 1911, il suolo sul quale detta officina doveva sorgere. Quel Comune fece ancora di più: a sue spese, svanò il terreno sul quale l'opera doveva sorgere; preparò le fognature e quanto altro occorreva per la bisogna.

Poi intervenne la guerra libica, poi ancora la prima conflagrazione mondiale, ed è ovvio dirlo, furono questi avvenimenti di sì grande portata che, assorbendo tutta l'energia del Paese, fecero dimenticare la costruzione della nuova officina a Foggia. Il problema però, per la sua importanza, si riaffacciò nell'intervallo tra la prima e la seconda guerra mondiale, sempre in considerazione di dare una maggiore efficienza alla stazione di Foggia. Si cominciò — e l'onorevole Corbellini lo deve ricordare — con lo sfrattare il vecchio deposito locomotive, costruendone uno nuovo a circa 2 chilometri dalla stazione. Altrettanto doveva essere fatto per la nuova officina veicoli.

Purtroppo poi fummo presi dalla fregola di una politica guerriera nel nostro Paese. Si disse allora che era meglio vivere un'ora da leone che cento anni da pecora; si disse ancora che occorrevano delle baionette. E difatti, otto milioni di baionette furono costruite. Poi successe quel che successe e, ancora una volta, purtroppo, della nuova officina veicoli più non si parlò.

La seconda conflagrazione mondiale, fra tante lacrime e tanti lutti, rese un grande favore alla città di Foggia. Le azioni aeree nemiche sulla città rasero completamente al suolo la

vecchia officina. Fu quello un favore a caro prezzo perchè, purtroppo, sotto quelle macerie rimasero molti operai mentre espletavano il loro dovere; ma le condizioni per la costruzione di una nuova officina erano senz'altro poste. E difatti il Ministro dell'epoca, resosi conto delle condizioni di fatto che si erano venute a creare in seguito alla distruzione della vecchia officina, senz'altro deliberò la costruzione di una nuova officina. Intervenne a Foggia un alto funzionario dell'Amministrazione per portare alla città nuove promesse e nuovi progetti.

Penso che l'onorevole Corbellini non abbia dimenticato chi fosse quel funzionario che intervenne a Foggia.

CORBELLINI, *relatore*. No, ricordo benissimo.

IMPERIALE. In quella occasione Foggia non fu delusa perchè, effettivamente, il Ministro dell'epoca stanziò, se non vado errato, in un primo momento cento milioni, e successivamente un'altra somma. Ma si fece ancora qualcosa di più. Si ordinò persino tutta l'attrezzatura tecnica della quale doveva essere dotata la nuova officina. Ora, purtroppo, onorevole Ministro, dei sette capannoni che dovevano costituire l'intera opera, solo due ne sono stati costruiti. Sui rimanenti capannoni è caduto l'oblio e di essi più non si ragiona. Io ho detto che non è un problema nuovo per il Parlamento italiano perchè diverse volte, occupandomi del bilancio dei trasporti, ho parlato della necessità della costruzione della nuova officina per rendere più efficiente la stazione di Foggia. Ho presentato ordini del giorno in merito che sono stati accettati come raccomandazione, ma nessuna altra somma è stata mai più stanziata al riguardo. Ora, onorevole Ministro, noi non pretendiamo che attraverso un solo bilancio venga completata tutta l'opera, ma desideriamo almeno che una certa somma venga stanziata di anno in anno per la realizzazione di quell'importante complesso. E lei sa, onorevole Ministro, che quando è venuto a Foggia per la inaugurazione della linea elettrificata Bari-Foggia tutte le autorità le hanno parlato precisamente di questo problema. Ora allo stato dei fatti, quale è la situazione? L'officina veicoli di

Foggia è costituita da due monconi: uno verso nord, l'altro verso sud. Verso nord c'è la vecchia officina veicoli, verso sud ci sono i due capannoni della nuova. Quanto questa situazione sia di nocumento alla produzione è ovvio che si faccia presente. Comunque, quale sia la condizione della vecchia officina lo dimostra un fatto semplicissimo. Si sa che la Direzione generale delle ferrovie ci tiene a che tutte le maestranze delle officine e dei depositi locomotive lavorino a premio di maggior produzione. Ebbene, Foggia è stata esclusa da questa specie di lavorazione. Ed è stata esclusa appunto per la precarietà in cui si trova la vecchia ferrovia.

E se oggi anche quell'officina lavora a premio di maggior produzione, ciò si deve senz'altro alla buona volontà ed allo spirito di sacrificio di quelle maestranze. È ovvio però, signor Ministro, che questa situazione non può e non deve durare. Non può e non deve durare sia per la necessità di avere una maggiore produzione da quella officina, sia anche per una giusta tutela delle maestranze; tutela che richiede un ambiente più igienico e più sano, perchè vi si deve svolgere un diuturno lavoro.

Ma, sempre a proposito di quella vecchia officina, debbo aggiungere qualcosa di molto più importante. Basta esaminare una qualunque pianta della stazione di Foggia per constatare che quella vecchia officina sorge tra il fascio dei binari della stazione come un fungo. È quello, però, un fungo velenoso che con la sua presenza avvelena tutta la funzionalità della stazione agli effetti della circolazione dei treni. Se fosse un fungo mangereccio noi foggiani ce lo saremmo già mangiato; ma, purtroppo, è velenoso. Aspettiamo, quindi, l'intervento del Ministro dei trasporti per liberarci da quella molesta e non più desiderata presenza.

Onorevole Ministro, indipendentemente dalla questione dell'importanza della costruzione dell'officina veicoli a Foggia, per la quale, come ho detto, si tratta anche di dare un pò di materiale meno scadente all'Italia meridionale, io voglio mettere in evidenza l'importanza della stazione di Foggia e la necessità che essa abbia una migliore funzionalità. La stazione di Foggia — è noto a tutti — per la sua posizione geografica è uno dei nodi ferroviari più importanti d'Italia, paragonabile ai centri ferrovia-

ri di Milano, di Bologna e di Napoli. Infatti la stazione di Foggia ha 58 binari, di cui 8 di corsa e 50 per treni merci. Per quella stazione transitano giornalmente 207 convogli. Nei mesi estivi i convogli aumentano. Nel 1956 abbiamo avuto 986.475 viaggiatori in partenza, ed un movimento di merci di 1.350.000 quintali. Ora, onorevole Ministro, credo che non debba aggiungere altro per dimostrare l'importanza del nodo ferroviario di Foggia e la necessità che si dia ad esso una maggiore efficienza.

Onorevole Ministro, chiudo il mio intervento perchè, data l'ora tarda, io ho detto soltanto quel minimo indispensabile che potesse essere detto su questo problema. Altre considerazioni potrei sottoporre alla sua benevola attenzione, ma lascio stare. Sono certo che a lei e al Senato non sfuggirà l'importanza dell'opera che in questo momento sto sollecitando. D'altra parte, onorevole Ministro, io vorrei che ella considerasse che, se la realizzazione di quest'opera rimane sempre una necessità dell'Amministrazione ferroviaria per migliorare i suoi servizi, essa deve intendersi anche come un atto di riparazione verso la città di Foggia, la quale, se ha avuto quelle distruzioni che ha avuto, e cioè il

75 per cento degli alloggi distrutti o danneggiati e su una popolazione di 70 mila abitanti, o presso a poco, oltre 20 mila morti, tutto questo è dipeso dal solo fatto di essere Foggia un grande centro ferroviario. Devo aggiungere che il provvedimento invocato deve intendersi anche come un atto di giustizia verso l'Italia meridionale, la quale, con la realizzazione di una grande e moderna officina veicoli a Foggia, vedrebbe, finalmente, circolare sul suo suolo un pò di materiale più decente e più decoroso per il Paese.

Con questi intendimenti, con questi propositi, io prego lei, onorevole Ministro, la Commissione e il Senato, di approvare l'ordine del giorno che ho avuto l'onore di presentare.

**PRESIDENTE.** Rinvio il seguito della presente discussione alla seduta di domani. Ricordo che il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi alle ore 16,30 per la discussione sulle comunicazioni del Governo.

La seduta è tolta (ore 13,20).

Dott. ALBERTO ALBERTI  
Direttore dell'Ufficio dei Resoconti