CCXLIV. SEDUTA

VENERDÌ 8 LUGLIO 1949

Presidenza del Presidente BONOMI

INDI

del Vice Presidente ALBERTI ANTONIO

INDICE

Congedi . . . . . *Pag.* 9134

Disegni di legge:

(Deferimento a Commissione permanente). . 9134

(Presentazione) 9134

Disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1949-1950 » (296) (Seguito della discussione):

BOSCO 9135
CASO 9135, 9163
LAMBERTI 9136
RUINI 9137
PRIOLO 9143
GASPAROTTO 9147
CAPPELLINI 9148
SALOMONE 9150
PANETTI 9150
LAVIA 9152
MILILLO 9154
ROMANO Antonio 9156
LUSSU 9159
VISCHIA 9159
OGGIANO 9160
GENCO, *relatore* 9163
CORBELLINI, *Ministro dei trasporti* 9170 *e passim*

Interpellanza (Sullo svolgimento):

CONTI 9133
CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. . . . 9134

Interrogazioni (Annunzio) 9197

Sunto di petizione . . . . . *Pag.* 9134

Sull'ordine dei lavori:

PRESIDENTE 9197

La seduta è aperta alle ore 16.

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

Sullo svolgimento di una interpellanza.

CONTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CONTI. Ho presentato una interpellanza intorno al problema del funzionamento del Parlamento per conoscere le idee del Presidente del Consiglio intorno a quelle espresse in proposito dal suo Sottosegretario. È evidente che debba essere lo stesso Presidente del Consiglio a rispondere. Chiedo che la discussione avvenga ai primi della settimana entrante, perchè il problema è agitato sulla stampa. Noi non intendiamo di scrivere articoli e di pronunciarci sulla stampa, bensì desideriamo dire qui dentro la nostra opinione. La prego, ono-

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1200)

rvole Presidente, di invitare il Governo per lo svolgimento di questa interpellanza.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Non mancherò di informare il Presidente del Consiglio del desiderio manifestato dal senatore Conti.

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Di Giovanni per giorni 2, Farioli per giorni 2, Macrelli per giorni 2, Mentasti per giorni 20, Perini per giorni 30, Quagliariello per giorni 30.

Se non si fanno osservazioni, questi congedi si intendono accordati.

Deferimento di disegno di legge a Commissione permanente.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che, valendomi della facoltà conferitami dall'articolo 26 del Regolamento, ho deferito all'esame e all'approvazione della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro), il disegno di legge: « Sovrimposta di negoziazione sui titoli azionari ». (484-*Urgenza*).

Sunto di petizione.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a dar lettura del sunto di una petizione di Raffaele Angelino, fu Sabatino, ed altri, presentata dai senatori Terracini, Palumbo Giuseppina e Berlinguer.

MERLIN ANGELINA, *segretario*: « Con la petizione firmata da Raffaele Angelino ed altri si invitano le Assemblee legislative a soprassedere, per il bene del Paese, alla ratifica del Patto Atlantico, fino a che, nei modi che esse riterranno più idonei, non si siano rese pienamente edotte della reale volontà che anima i cittadini dai quali esse richiamano autorità e potere; ad ogni modo a voler dichiarare che non sarà concessa ad altre potenze alcuna base militare nè permesso l'ingresso a loro truppe, e che non si eserciterà nella politica interna del Paese alcuna influenza straniera che incida, formalmente o sostanzialmente, sulle garanzie di libertà dei cittadini e dei partiti.

« Mentre riaffermiamo – conclude la petizione – in modo esplicito e solenne, la nostra condanna ad ogni politica di guerra e di odio tra i popoli, siamo certi che, accogliendo questo nostro voto, le Assemblee legislative compiranno un atto di grande saggezza, capace di riunire tutti gli italiani nel loro sforzo comune per l'indipendenza della Patria ».

PRESIDENTE. Comunico di avere oggi stesso trasmesso la petizione alla 3ª Commissione permanente (Affari esteri e colonie), affinchè ne riferisca all'Assemblea in sede di discussione del disegno di legge: « Ratifica ed esecuzione del Trattato del Nord Atlantico, firmato a Washington il 4 aprile 1949 » al quale la petizione stessa si riferisce; e ciò a norma del terzo comma dell'articolo 94 del Regolamento.

Presentazione di disegno di legge.

FANFANI, *Ministro del lavoro e della previdenza sociale*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FANFANI, *Ministro del lavoro e della previdenza sociale*. Ho l'onore di presentare al Senato il seguente disegno di legge: « Norme sulla durata dei contratti individuali di lavoro dei salariati fissi dell'agricoltura e sulle relative controversie » (513).

Chiedo che per tale disegno di legge sia adottata la procedura di urgenza.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro del lavoro e della previdenza sociale della presentazione di questo disegno di legge. Il Senato dovrà pronunciarsi sulla richiesta della procedura di urgenza.

Pongo ai voti la richiesta stessa.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvata*).

Il disegno di legge seguirà il corso stabilito dal Regolamento per la procedura d'urgenza.

Seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1949-1950 » (296).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario

1949-1950. Non essendovi altri oratori iscritti, passiamo all'esame degli ordini del giorno.

Ha facoltà di parlare il senatore Bosco per svolgere il seguente ordine del giorno:

« Il Senato invita il Ministro dei trasporti a dare sollecita attuazione alla ricostruzione del tratto di ferrovia Piedimonte d'Alife-Santa Maria Capua Vetere, distrutto dagli eventi bellici e indispensabile per le necessità del traffico di viaggiatori e merci, tanto più che la ricostruzione di tale tronco è stata già da tempo promessa dal Governo ».

BOSCO. Nel mio ordine del giorno richiamo l'attenzione del Ministro sulla necessità, ormai da tutti ritenuta assoluta e inderogabile, della ricostruzione della ferrovia Napoli-Piedimonte d'Alife distrutta dagli eventi bellici. Su questo argomento, assieme agli altri senatori della regione, presentai già una interrogazione al Ministro ed ebbi una risposta precisa e affermativa nella seduta del 25 novembre 1948. Infatti, il Sottosegretario onorevole Mattarella così rispondeva: « Il Ministero dei trasporti, ritenendo che la zona attualmente non servita da Santa Maria Capua Vetere a Piedimonte d'Alife, abbia in atto un notevole sviluppo economico, suscettibile di sensibili accrescimenti per le sue possibilità agricole e industriali, è del parere che il tronco debba essere riattivato a scartamento normale ed innestarsi a Santa Maria Capua Vetere alla linea Roma-Napoli, via Cassino ». Aggiungeva poi: « Si stanno sviluppando al riguardo degli studi per predisporre il relativo piano finanziario. Posso assicurare l'onorevole interrogante che lo stanziamento per il finanziamento di queste opere è previsto per il bilancio 1949-50 sul fondo-lire. Non si esclude, tuttavia, la possibilità di poter iniziare le opere durante il corrente anno, se se ne presentassero le possibilità di bilancio. Posso assicurarlo altresì che il Ministero farà di tutto per riuscire in questo suo proposito ».

Sembrava un problema definitivamente risolto, tanto più che, successivamente, il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha anche approvato il relativo progetto di ricostruzione della ferrovia.

Sulla questione se si debba ricostruire la ferrovia non c'è più dubbio; resta soltanto la questione del finanziamento.

Nonostante le citate, precise assicurazioni - che erano state interpretate unanimemente dalla stampa non soltanto regionale, ma anche nazionale come un impegno di Governo per il bilancio 1949-50 - nel marzo 1949 apprendemmo dall'onorevole Ministro che la questione del finanziamento era ancora in discussione; dopo miei nuovi interventi, il Ministro mi dette assicurazione nel maggio scorso che, qualora avesse ottenuto un finanziamento sui fondi E.R.P., avrebbe provveduto anche ad iniziare la ricostruzione della ferrovia alifana. Poichè tali fondi sono stati accordati, desidero una precisa assicurazione dall'onorevole Ministro che i lavori saranno iniziati nel corrente anno e ciò anche per mantenere un impegno che le popolazioni hanno ormai acquisito dal Governo.

PRESIDENTE. Segue un ordine del giorno dei senatori Caso e Fusco, di cui do lettura:

« Il Senato, richiamato l'impegno già assunto dal Governo, sollecita la ricostruzione della ferrovia Napoli-Piedimonte e lo invita a stanziare i fondi occorrenti nell'esercizio 1949-50 ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Caso per svolgere il suo ordine del giorno.

CASO. Poichè il mio ordine del giorno è analogo a quello del senatore Bosco, mi associo pienamente alle considerazioni da lui svolte ed insisto a mia volta, anche a nome dell'altro firmatario senatore Fusco, per la sollecita ricostruzione della ferrovia alifana, per la quale il Governo si è già formalmente impegnato.

PRESIDENTE. Segue un ordine del giorno del senatore Lamberti, firmato anche dal senatore Carboni, così formulato:

« Il Senato fa voti perchè il problema della definitiva sistemazione dei servizi delle ferrovie concesse in Sardegna sia affrontato e risolto nel più breve tempo possibile,

al fine di soddisfare le legittime esigenze delle popolazioni interessate, e di dare tranquillità e sicurezza alla numerosa categoria dei lavoratori dei trasporti;

e al fine di realizzare una notevole economia sui contributi statali, che oggi vengono erogati per ingenti spese di esercizio, le quali potrebbero essere considerevolmente ridotte

col miglioramento degli impianti e con l'immissione in servizio di automotrici termiche veloci ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Lamberti.

LAMBERTI. Onorevoli colleghi, non è la prima volta che il problema delle comunicazioni in Sardegna, specialmente sotto lo specifico profilo di sistemazione delle ferrovie concesse in esercizio all'industria privata, viene trattato nelle Camere del Parlamento italiano.

Esso fu impostato circa un anno fa da un esposto fatto da un gruppo di sindaci interessati a questo servizio, ed ebbe una certa eco nel Parlamento per via di una serie di interrogazioni che furono fatte al Senato e alla Camera dei deputati. Se ne occupò anche il gruppo parlamentare sardo; e questo problema, che interessa tutte le popolazioni della Sardegna, è stato tenuto particolarmente vivo in tutto questo tempo dai lavoratori delle società concessionarie, dai molti ferrovieri che dipendono dalle Ferrovie complementari e dalle strade ferrate sarde. Per amore di brevità mi riferisco ad un pro-memoria che contiene in sintesi le richieste principali avanzate da questi lavoratori.

Essi chiedono che i sussidi integrativi che si versano alle società concessionarie siano commisurati alle necessità complessive dell'esercizio ferroviario, in modo da mettere in grado l'azienda di far fronte, oltre che alla corresponsione delle paghe al personale, anche a tutte le spese indispensabili per mantenere in efficienza l'esercizio stesso. Si chiede inoltre che i sussidi integrativi vengano tempestivamente corrisposti, per eliminare i frequenti ritardi nella corresponsione delle paghe ed evitare così malumori ed agitazioni che da tale fatto derivano. Si chiede un riordinamento generale dell'esercizio ferroviario con l'introduzione sollecita di automotrici, e ciò nello stesso interesse dello Stato, il quale, migliorando e rimodernando il servizio ferroviario con l'introduzione delle automotrici, potrà sicuramente realizzare notevoli economie, essendo nota la minore spesa che comporta l'impiego delle automotrici in confronto dei treni a vapore. Si chiede ancora che si disponga l'erogazione delle somme dovute alle società per integrazione di bilancio (e questo mi sembra un punto particolarmente delicato, a cui il Senato della Repubblica dovrebbe essere più specialmente sensibile), per consentire alle stesse di provvedere al versamento dei contributi dovuti alla Cassa di Previdenza e alla Cassa di soccorso del personale, le quali risultano creditrici di tutti i contributi dal 1946 a tutt'oggi, con evidente grave pregiudizio dei lavoratori, che vedono con ciò venir meno ogni garanzia di pensione e di trattamento di quiescenza e malattia. Finalmente si chiede l'assegnazione dei fondi necessari per la fornitura del vestiario nelle forme prescritte al personale aventene diritto.

In sostanza, queste richieste potrebbero sintetizzarsi in una sola comprensiva richiesta, cioè che si addivenga a tutta una nuova sistemazione dei rapporti fra Stato e Società concessionarie, ad un'equa modificazione dei prezzi e degli oneri di esercizio o addirittura all'annullamento delle vecchie convenzioni per la creazione di una convenzione nuova. Ma non è possibile che si continui ad andare avanti con il sistema seguito fin qui, di farsi strappare di volta in volta erogazioni tardive e insufficienti, che non consentono nemmeno di predisporre dei ragionevoli bilanci di spesa. Un punto che merita particolare attenzione è quello dell'introduzione in servizio di automotrici termiche veloci. Il problema è già stato trattato in occasione di una interrogazione che io stesso ebbi l'onore di rivolgere al Ministro circa un anno fa. Quando, a semplice titolo di esemplificazione, si pensa che sulla linea Sassari-Tempio-Palau 150 chilometri vengono percorsi oggi dai treni a vapore in più di nove ore con una media di 16 chilometri l'ora, mentre si potrebbero impiegare tre ore e mezzo, ci si domanda che cosa si è guadagnato in confronto delle vecchie diligenze nelle quali io bambino mi recavo da Sassari a Santa Teresa Gallura.

È bene notare, a questo riguardo, che, se per altre linee secondarie della Sardegna si può eccepire la notevole difficoltà che è costituita dal fatto che gli impianti sono vecchi ed avrebbero bisogno di essere integralmente e sostanzialmente rimodernati, altri impianti, quello che citavo per esempio, sono nuovi, di una quindicina o di una ventina d'anni fa, e di conseguenza possono sopportare anche l'im-

missione di mezzi assai più moderni quali sono le automotrici veloci.

Onorevoli colleghi, l'altro giorno il Senato della Repubblica ha dato un ammirevole spettacolo di concordia di spiriti votando all'unanimità l'erogazione dei fondi E.R.P. per il completamento della lotta antianofelica in Sardegna, e in quella circostanza furono dette nobili parole e furono espressi saggi concetti. Il collega Carboni raccomandò un'opera di vigilanza assidua e diligente per impedire che sulle navi che approdano all'Isola e sulle ali degli aeroplani che vi atterrano possa ritornare in Sardegna il millenario flagello della zanzara a moltiplicare le sue larve negli acquitrini e al margine dei fiumi. Quest'opera di vigilanza sarà certamente necessaria finchè vi saranno in Sardegna uomini che nella milza e nel sangue porteranno il fatale plasmodio, capace di trasformare le zanzare anofeliche in messaggere del morbo. Ma d'altra parte, onorevoli colleghi, non è nemmeno possibile pensare di poter tenere per anni ed anni la Sardegna sotto una campana di vetro. È necessario evidentemente porre l'accetta al ceppo della mala pianta, prosciugare acquitrini, incanalare acque stagnanti, rimboschire e bonificare la terra. Con questo spirito ho votato l'ordine del giorno del senatore Berlinguer per l'assegnazione di terre bonificate alle cooperative, perchè quell'ordine del giorno, anche se purtroppo non riflette ancora una realtà, contiene un auspicio ed una implicita affermazione dell'esigenza della bonifica. È lontano da me il pensiero di voler sminuire la lode che per la mirabile opera compiuta si è levata da tutti i settori di quest'Aula e ha trovato una espressione viva e commossa nel discorso del senatore Cavallera; ma voglio oggi guardare all'avvenire, a quell'avvenire rispetto al quale la realtà di oggi è condizione e premessa di nuove possibili realtà e le forme di oggi sono materia di nuovo divenire. In questo vasto quadro di piena resurrezione della mia terra vorrei inserire il problema delle comunicazioni dell'Isola, sul quale ho avuto l'onore di intrattenervi. Sulle colline e sulle pianure coperte di lentisco e di asfodelo, dove passa di quando in quando un pastore smunto e olivastro che custodisce un gregge di pecore o di capre e che per mesi e mesi forse non rientrerà in un centro abitato, su questa terra finalmente libera dal flagello che l'ha resa deserta per secoli, mezzi rapidi e moderni di comunicazione portino la vita e la civiltà, uomini che la popolino e strumenti di lavoro che la fecondino. Che se la vita, nel suo divenire perenne, non ammette soste, essa esige anche, per la sua pienezza, il contributo di tutte le forme di attività e di tutte le categorie; ieri e oggi dei medici e dei disinfestatori, che fughino le ombre di morte; oggi e domani dei ferrovieri e degli autisti, che facciano pulsare la vita dove prima era il silenzio; e dopo di loro e con loro, oggi, domani e sempre, degli agricoltori, dei costruttori, dei minatori e dei maestri che assicurino alle generazioni pane, benessere e luce spirituale. (*Applausi dal centro*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno presentato dai senatori Ruini, Paratore, Gasparotto, Reale Vito, Nacucchi e Fazio, così formulato:

« Il Senato della Repubblica, richiamato l'impegno già assunto dal Governo, sollecita la presentazione del disegno di legge per l'istituzione di un Consiglio superiore dei trasporti; tenendo conto dell'esigenza di una politica coordinata dei trasporti e dei relativi servizi ferroviari, automobilistici, di navigazione per acqua e per aria, che sono ora affidati a quattro Dicasteri (mentre erano prima del fascismo concentrati in uno solo); e, prescindendo da future sistemazioni, ritiene urgente intanto istituire il Consiglio superiore, con la partecipazione dei maggiori competenti affinchè coadiuvi il Governo nel coordinare quanto ha attinenza ai trasporti, e nello svolgere una politica organica e produttivistica rispondente agli interessi nazionali ».

Ha facoltà di parlare il senatore Ruini.

RUINI. Svolgerò, in occasione di questo bilancio, una interpellanza che è stata presentata da me e da altri senatori indipendenti perchè sia istituito il Consiglio superiore dei trasporti; tema che era stato trattato da noi un anno fa con un ordine del giorno accolto dal Governo. La situazione è oggi tale che per ritardi dannosi e difficoltà continuamente sorgenti, ci troviamo ancora al nulla di fatto. Dobbiamo insistere. Insistiamo.

Va precisato, in linea preliminare, che non proponiamo senz'altro la concentrazione in

una sola amministrazione di tutti i servizi che attengono ai trasporti, siano essi per strada, per ferrovia, per acqua o per aria. Nell'Italia prefascista vi era quest'unione in un solo Ministero; e vi è oggi in Francia, dove esiste il Ministero dei lavori pubblici, trasporti e turismo che ha fra i suoi compiti anche l'aviazione; e funzionano ai suoi fianchi, come è perfettamente logico, un Consiglio dei lavori pubblici ed uno dei trasporti. Noi non vogliamo arrivare ad un tratto a questa concentrazione, perchè richiederebbe la soluzione immediata di non facili problemi, e provocherebbe l'esasperata ed insuperabile resistenza della burocrazia, annidata sulle attuali posizioni, malgrado che queste equivalgano (lo ha dichiarato un recente congresso di trasportatori) a maggiorazione e duplicati di spesa e ad una dispersione e riduzione di rendimenti. Vi sono fra le altre alcune strane anomalie, come l'esistenza di una direzione generale delle costruzioni ferroviarie al Ministero dei lavori pubblici, relitto d'un vecchio ordinamento, che tuttavia non cede, mentre il Ministero dei trasporti è perfettamente attrezzato per costruire nuove linee, e vi ha difatti provveduto in alcuni casi, quando l'altro Ministero non è riuscito a far da solo. Altra anomalia : l'aviazione civile che dipende dall'aviazione militare, con cui non ha nulla a che fare. Sarà opportuno innestarla in servizi più omogenei. Sarà opportuno togliere le incongruenze nell'apparato dello Stato. Ma non vogliamo arrivare oggi a concentrazioni che potranno essere una tappa di domani.

Ci accontentiamo per ora del coordinamento, parola magica che ritorna in tante occasioni, che perseguita in molti campi l'attuale Governo (l'abbiamo visto testè, nella discussione sulla politica economica). In tema di trasporti il coordinamento è richiesto da esigenze imprescindibili di ragionevolezza, di necessità, d'urgenza. Ogni ritardo si può tradurre in perdite economiche non insignificanti; la mancanza di direttive unitarie può condurre, ed ha condotto, a soluzioni spensierate e « scoordinate », ad esempio pei rapporti fra strada e ferrovia, con spese inutili e non giustificate. Un Consiglio superiore dei trasporti è una necessaria armatura ed una difesa pel Ministro dei trasporti contro gli assalti alla diligenza — oggi sono alla ferrovia, o meglio per nuove ferrovie — di cui egli è vittima designata.

Il Consiglio nazionale dei trasporti è indispensabile per i piani regolatori di vie di ferro o affini che si stanno compilando. Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha messo da qualche anno allo studio un piano regolatore di nuove ferrovie; non si capisce come possa redigersi se non in armonia a tutte le altre forme di comunicazione ed alle linee generali della politica dei trasporti. Vengono anche fuori, da più parti, piani regolatori di vie internazionali. Nessuno più di me riconosce la necessità di portare le questioni dei trasporti sopra un piano internazionale, anche per le esigenze di maggior unità economica che si sentono in questa vecchia Europa. Ma bisogna prepararsi, bisogna studiare sul serio; e non ha brillato di serietà il recente razzo pirotecnico per la via del Monte Bianco che si è fatto credere possa essere realtà immediata, mentre mancano da parte nostra studi preparatorî, ed anzi mi risulterebbe che vi sono pareri tecnici contrari. Se vi fosse un Consiglio superiore dei trasporti, si sarebbero potute predisporre ricerche adeguate, ed avere una parola sicura.

Il Consiglio superiore dei trasporti incontra una siepe tenace d'ostacoli. Prima di tutto dal Consiglio superiore dei lavori pubblici che teme di perdere la sua quinta sezione, e fa questione di prestigio. Se c'è qualcuno che tiene al Consiglio superiore dei lavori pubblici, sono io che entrai tanti anni fa alla Camera dei deputati in quanto ero eleggibile come membro aggregato del Consiglio superiore dei lavori pubblici, essendo direttore generale per le opere del Mezzogiorno. Io chiamai quel Consiglio superiore « organo di altissima ingegneria » ed ammiro la sua tradizione e la sua attività. Ma, come dissi a quel bravo giovane che è il Sottosegretario ai lavori pubblici, il Consiglio dei lavori pubblici fa un cattivo affare ad opporsi all'istituzione del Consiglio superiore dei trasporti. Può a buon diritto rivendicare che il Ministero dei trasporti gli mandi, appunto come ad organo di altissima ingegneria, progetti di lavori e linee ferroviarie, che ora non gli sono trasmessi e che dovrebbero esserlo, perchè possono interessare strade, opere idrauliche, frane e insomma vanno giudicati dal punto di vista tecnico, che è di competenza di quel

Consiglio; ma quando si tratta di valutare una ferrovia o un'autovia o un altro mezzo di trasporto dal punto di vista più ampio della convenienza economica, nel quadro del sistema generale dei trasporti, allora la competenza è di un apposito Consiglio dei trasporti. La cosa mi pare evidente. Non capisco poi perchè il Ministero della difesa si opponga al Consiglio superiore dei trasporti in nome della, da esso usurpata, aviazione civile. Al Sottosegretario Malintoppi, che conosce bene questo problema, voglio dire che la piccola aviazione civile dimenticata in un angolo, ha tutto l'interesse ad entrare in contatto con gli altri mezzi di trasporto e non ha ragione – tutt'altro – di opporsi al coordinamento. Bisogna vincere le resistenze burocratiche, che si oppongono a perdere una fetta di attribuzioni. Resistenze durissime, spesso silenziose, che è difficile vincere. Ci vorrebbe Giolitti, che veniva dalla burocrazia e conosceva benissimo il mondo dell'amministrazione. Una volta, in uno di questi casi di non ragionevoli resistenze, mi disse: « C'è un solo rimedio: un ordine netto; eccole un pezzo di carta, l'adoperi pure » (allora non si adoperavano i telefoni; se no sarebbe bastato un colpo di telefono). Onorevole Corbellini provochi un ordine netto, e dica al Presidente del Consiglio che con lei è tutto il Senato.

Il Consiglio superiore dei trasporti le varrà anzitutto per coordinare le forme diverse di trasporto, a cui si riferiscono le due branche del Ministero cui ella è preposto: l'azienda autonoma delle ferrovie di Stato e l'Ispettorato o Direzione generale, che porta un chilometrico nome di motorizzazione, eccetera, eccetera; ed in sostanza si occupa degli automezzi e delle ferrovie e tramvie concesse alla industria privata. Buon Ministero, onorevole Corbellini, nell'una e nell'altra branca. Purtroppo – è una grave frase di Hoffman – l'Italia manca, in molte parti, di un apparato tecnico amministrativo adeguato. Voglio fare la campagna per la riforma dell'amministrazione, anzi dell'apparato statale, problema che eccede quello puramente burocratico. Purtroppo vi sono dei Ministeri zoppi; qualcuno a terra. Facendone la rassegna, ho trovato che il Ministero delle poste e telecomunicazioni è in fondo un Ministero abbastanza buono, ma un po' vecchiotto, perchè non ha ancora superato l'età della ceralacca. Sono lieto di constatare che il Ministero dei trasporti è nella sua struttura solido, disciplinato nel suo personale (a qualunque partito appartenga) ed è . . . rammodernato. Bisogna che sia messo in grado – ecco il problema che va in primo piano – di coordinare i rami diversi di trasporto.

Non vorrei parlare sul bilancio dei trasporti senza unirmi anche io al meritato riconoscimento che molto si è fatto per la ricostruzione ferroviaria e la ripresa dei servizi. Ma non è nel mio temperamento enfatizzare questi inni; e trovo onesta la dichiarazione del Ministro Corbellini che l'Azienda ferroviaria è ancora una « grande ammalata ». Il valente professor Corbellini, maestro di tecnica ferroviaria, scrive cose molto interessanti, come studioso, ed io mi varrò dei suoi scritti per sereni rilievi sulla azienda e sugli altri servizi che dirige. Il servizio merci sulle ferrovie di Stato va abbastanza bene, ma su ciò influisce il fatto che i trasporti di merce sono diminuiti del 30 per cento in confronto del preguerra; così, sebbene i carri siano meno che prima della guerra, ed il ciclo di resa d'un vagone (dico bene ?) non abbia raggiunto in pieno la misura di allora (8 giorni, mi pare, invece di 7) le cose camminano, o meglio camminano abbastanza bene le merci. Non si può dire lo stesso dei viaggiatori, il cui movimento è aumentato del 70 per cento rispetto all'avantiguerra; e le vetture sono forse la metà. Capita così che, mentre un tempo vi era spreco di posti, e vetture quasi vuote, oggi c'è la ressa, e non vi sono i posti; un viaggiatore, scrive il professor Corbellini, ha a sua disposizione un terzo di peso del treno che aveva avantiguerra. Vi è dunque disagio; e bisogna provvedervi, come fa il Ministro, cercando di mettere in linea nuovo materiale.

Il bilancio dell'azienda è naturalmente deficitario. Dico « naturalmente » perchè tutti i bilanci ferroviari d'Europa sono deficitari. Non solo in Inghilterra dove il passaggio di gestione allo Stato ha avuto il suo costo; ma in Francia (dove il disavanzo è di 30 miliardi di franchi), in Olanda, in Belgio; perfino in Isvizzera vi è qualche disavanzo, malgrado che si cerchi di far pagare agli automobili ciò che occorre alle ferrovie (indirizzo discutibile, ma insomma c'è).

Il disavanzo dell'azienda italiana è oggi di 60 miliardi di lire all'anno (badate che arrotondo le cifre, e comunque non è mia abitudine parlare tenendo davanti degli appunti; spero che la memoria mi serva). Sono 60 miliardi; il robusto ottimismo del Ministro Pella, fiancheggiato dall'altro vigorosissimo del Ministro Corbellini, conta di ridurre il disavanzo nel prossimo esercizio a 30 miliardi. L'auguro di tutto cuore; ed oserei dire: lo spero; ma bisogna esaminare come stanno le cose; ed allora si fa avanti qualche dubbio.

La percentuale delle spese d'esercizio è attualmente del 50 per cento pel personale, del 25 per cento per le materie di consumo, del 20 per cento per manutenzione, del 4 per cento per spese complementari ed accessorie. Guardiamo un po'. Personale: avantiguerra vi erano 140 mila unità; oggi sono salite a 180-190 mila; il Ministro crede che possano bastare 160 mila; e non manda via bravi ferrovieri, ma, quando vanno a riposo per limite d'età, non assume nuovo personale se non è necessario. Linea di condotta degna d'approvazione, che potrebbe portare nel complesso una diminuzione di spesa, se non vi fossero gli inevitabili miglioramenti di trattamento economico. È ora in corso la concessione delle competenze accessorie, che è sostanzialmente giustificata; ma richiederà non molto meno di una decina di miliardi all'anno, e poi verranno tra breve gli altri miglioramenti, in relazione a quelli generali per gli impiegati. Non si vorrà privarne i ferrovieri dello Stato; ed è giusto togliere di mezzo lo sconcio che siano pagati meno degli altri, e che il capostazione di Milano, rete dello Stato, abbia una retribuzione inferiore a quella del capostazione della Nord-Milano o di una sgangherata ferrovia concessa all'industria privata e pagata coi vistosi sussidi dello Stato! L'aumento di spesa pel personale è necessario; ma converrà farvi fronte con una copertura di corrispondenti entrate. Il Ministro Corbellini è in condizione migliore di altri suoi colleghi a capo dei dicasteri; perchè la sua è un'azienda autonoma; ed ha a sua disposizione una cassa, in cui può fare movimenti per coprire momentaneamente le maggiori spese; ma la sostanza del problema restà. E mi sia lecito cogliere l'occasione per ricordare al Ministro del tesoro Pella che agli aumenti pel personale non si provvede senza copertura, derogando al precetto dell'articolo 81 della Costituzione, ed invocando quell'articolo 41 della legge di contabilità, che va ormai interpretato nei limiti e nello spirito della nuova norma costituzionale, come ho dimostrato parlando qualche tempo fa sul bilancio del tesoro.

Chiudiamo la parentesi, e torniamo alla Azienda ferroviaria ed alla percentuale del 25 per cento nella sua spesa per materie di consumo. Esse costano oggi 80 volte il costo di avanti guerra; ed il Ministro conta di stimolare l'interessamento del personale per un impiego razionale e parsimonioso di tali materie. Benissimo. Ma la spesa sarà sempre alta. E dovrà essere sempre più alta per quanto concerne le manutenzioni che oggi, transitoriamente, gravano di meno sul bilancio ordinario perchè vi sono, dopo la ricostruzione, materiale ed impianti nuovi; ma non sarà sempre così, e bisognerà ingrossare lo stanziamento. Vi è poi, per le spese complementari ed accessorie, quella che in un suo studio il Ministro Corbellini ha chiamato « anomalìa » e che il senatore Ferrari gli ha ricordato; la percentuale che nel preguerra era del 20, è scesa al 4 per cento; un'azienda industriale dovrebbe normalmente provvedere all'ammortamento completo, e cioè al rinnovamento parziale necessario al materiale ed agli impianti, col suo bilancio ordinario. Bisognerà cercare di arrivare alla normalità, dichiara il Ministro Corbellini; e ciò non favorirà la vagheggiata meta del pareggio.

Se dal conto esercizio passiamo al conto ricostruzione (che ci permette, sono parole del Ministro Corbellini, le « transitorie » compressioni di spesa nel bilancio d'esercizio) troviamo che anche qui non vi è luogo a soverchio ottimismo finanziario. Il Ministro del tesoro ha a suo tempo consentito, e noi abbiamo autorizzato, una spesa di circa 330 miliardi; ma ormai credo che siano tutti spesi od impegnati. Ho sentito dire da varie parti – anche autorevoli – che si è già « sfondato », nel senso che si dà a questa parola nel gergo contabile. Vi sarebbero ormai impegni irretrattabili, per forniture di materiale ed altro, che supererebbero di qualche decina di miliardi le disponibilità. Nè il ricorso ai fondi E. R. P. per 20 miliardi, che ci è ora proposto, nè il ricavo possibile dei

prestiti E.L.F.E.R. potrebbero coprire la differenza. Il Ministro Corbellini mi risponderà forse che a questo momento non si è ancora sfondato. Ma dovrà riconoscere che non sarà così nell'immediato domani. Il problema dei programmi e dei nuovi fondi per le non compiute ricostruzioni di materiale e d'impianti inesorabilmente s'impone.

Dal tema non grato delle spese passiamo a quello delle entrate d'esercizio. E cioè alle tariffe. Il Ministro le ha riportate ad una misura del 26-28 volte il preguerra; e non è ritmo eccessivo, se si tien conto che l'aumento medio dei prezzi in generale va sulle 50 volte. Ma quando i prezzi in qualunque branca aumentano, vi sono sempre ripercussioni; e possono avvenire, insegnano gli economisti, per via di astensione o per via di sostituzione. Qui, in tema di ferrovia, la sostituzione è possibile; vi è pronto ed in agguato il concorrente: l'automobile. È il duello fra strada e rotaia. Vediamo le cifre. Le tariffe delle ferrovie sono, per viaggiatori, di 10 lire a chilometro per la prima classe, di 6 per la seconda, di 3,50 per la terza. Le tariffe degli autotrasporti a viaggiatore chilometro sono a 5,50, ma scendono al di sotto del 4,50, se il trasporto è con rimorchio. Quanto alle merci, il costo per tonnellata chilometro, sulle ferrovie, va da 7 a 14 lire, a seconda del genere di merci. Per gli automezzi con rimorchi il costo discende sotto le 14 lire; resta altrimenti al di sopra. Ma vi è sempre il grande vantaggio che offre l'automobile; il quale, se non va sempre a prendere « porta per porta », rappresenta notevoli economie di trasporti secondari; e ciò ha notevole peso nella concorrenza.

Si avverta che l'automobile è, oggi, un concorrente a costi decrescenti. Nei giorni duri, dopo la liberazione, non avevamo benzina e non avevamo pneumatici. Oggi la benzina c'è, e per ora almeno il prezzo ne diminuisce; ci sono i pneumatici a gomma naturale, ed il nuovo tipo, cosidetto metallico, Michelin, dà una ben notevole durata. Tutto fa ritenere che le tariffe degli autotrasporti potranno discendere.

Si aggiunga che l'automobile è (credo che la frase sia del Ministro Corbellini) un « meraviglioso contribuente ». Sulle 100 lire che è il prezzo d'un litro di benzina, 70 vanno di tassa allo Stato; su 60 lire a litro di gasolio, 35, se ricordo, vanno di tassa allo Stato. In complesso benzina e gasolio procurano un gettito fiscale di 50 miliardi; e - se consideriamo tutte le altre imposizioni che si pagano per vari titoli - in ragione degli automezzi si arriva a 70 miliardi, che è una rispettabile cifra. Mi si dirà che vi è, come contropartita, la spesa che incombe allo Stato ed agli enti pubblici per la manutenzione stradale, che ho visto calcolata in 20 miliardi; e probabilmente è di più; ma sempre molto al di sotto dei proventi che l'Erario ricava dall'auto.

L'avanzarsi dell'automobile, nella concorrenza con la ferrovia, è un fatto innegabile. Fatto tecnico ed economico; non fatto amministrativo e politico, che possa venire eliminato con facili espedienti. Un secolo fa, quando le prime ferrovie minacciavano i postiglioni ed i servizi delle diligenze, si invocarono provvedimenti contro la via di ferro; e del resto Thiers, primo ministro, disse che sarebbe bastato un bue sul binario per arrestare il convoglio. Il fatto tecnico ed economico si impose; e sembra che si arrivasse al monopolio delle ferrovie (quante cose scrissero al riguardo economisti e giuristi !). Oggi siamo ad una terza fase: di concorrenza; e sarebbe eccessivo e ridicolo dire che la ferrovia deve sparire. Sta di fatto oggi (io bado ai fatti) che la metà dei trasporti avviene per via di ferro e la metà per strada. La ferrovia ha ancora la sua ragione d'essere ed il suo grande avvenire. Ma, senza cercare di soffocare arbitrariamente la concorrenza, che non può essere vinta ed ha la sua funzione, bisogna, con una avveduta politica dei trasporti, far sì che si ottenga, per quanto è possibile, il coordinamento fra le due grandi branche tenendo presenti le esigenze della tecnica e quelle del costo economico, nel quadro della maggior convenienza ed utilità del Paese.

Quali sono le aree dei servizi trasporti, ove si manifesta più intensa la concorrenza ? Noi abbiamo in Italia 15 mila chilometri di ferrovie esercitate dallo Stato, di cui 5 mila si possono considerare secondarie. Le altre 10 mila non sono sottratte del tutto alla concorrenza; ma tali che rimarranno sempre, e si può pensare senz'altro a migliorarle, a potenziarle, ad intensificarle sempre di più. Vi sono poi 5 mila

(sempre in cifre grosse) chilometri di ferrovie secondarie concesse all'industria privata; e 2 mila cinquecento di tramvie extraurbane, di cui 500 ancora mosse dall'antica vaporiera. Le ferrovie secondarie esercitate dallo Stato pesano notevolmente sul disavanzo della azienda; la rete sicula, ad esempio, da sola per 5 miliardi. Le secondarie concesse ai privati costano allo Stato, che deve pagare le spese, 6 miliardi all'anno. Non c'è male. Non entro nel tema, sfiorato in questa discussione, del destino che attende la figura della concessione di ferrovie ai privati. Molti anni fa, quando ero giovine ed accompagnavo il primo direttore generale delle Ferrovie di Stato – un grande ferroviere, Riccardo Bianchi – in un giro per la rete, prevedevamo dopo un certo tempo il tramonto di questa figura. Io scrissi allora che l'esercizio privato era riserbato agli autotrasporti; e che – nella tendenza generale della tecnica alle grandi concentrazioni come è tipicamente delle ferrovie, – si manifestava una tendenza inversa con l'automobile, che individualizzava e lasciava campo più libero alle imprese private. Fenomeno di convergenza–divergenza non ignoto ad altre manifestazioni della vita economica.

Non addurrò certo come modello da copiare ciò che avviene in Francia, dove – ho letto in una rivista tecnica abbastanza seria – su 11 mila chilometri di ferrovie d'interesse locale se ne sarebbero chiuse o se ne starebbero per chiudere 11 mila; e su 42 mila chilometri della rete di Stato, si starebbero sopprimendo i servizi viaggiatori su 20 mila. È vero che in Francia vi erano più che da noi « gambe di legno » (come si dice della famosa Milano–Magenta così caratteristica ed assurda); ma non mi so convincere d'un repulisti così energico come quello francese. Ad ogni modo l'esempio va tenuto presente. Io non vi dico: davanti all'automobile, ormai vittoriosa nel movimentato duello, la ferrovia deve sparire. Non dobbiamo sopprimere le secondarie; ma dobbiamo sottoporle tutte ad attenta revisione; esaminare se e quali debbono rimanere, come si debbono modificare, come si debbono coordinare con gli altri mezzi di trasporto. È il lato più stridente del vastissimo ed integrale coordinamento fra i trasporti d'ogni genere, a grande e breve distanza, per strada, per binario, per acqua, per aria. Nel vastissimo quadro è il problema particolare e più acuto delle ferrovie secondarie e dell'automobile. Io non vi predico delle ricette. Vi dico che sarebbe stato molto utile un Consiglio superiore dei trasporti, che avesse con novità di criteri e con ineccepibile autorità tecnica confortato il Ministro, indicando quali erano le linee ferroviarie distrutte dalla guerra che non si sarebbero dovute ricostruire; e quali le linee nuove per le quali non si sarebbe dovuto porre mano alla costruzione, quando era da attendersi che, dopo pochi anni, non avrebbero potuto reggere davanti alla concorrenza automobilistica, e si sarebbero chiuse dopo l'inutile spreco della costruzione. Il Ministro Corbellini, che è un grande competente, ha cercato di resistere ma è stato costretto a cedere, in più casi per le pressioni politiche di ogni partito, mobilitato dallo spirito di campanile.

Il campanile: ecco il nemico. Anch'io provo la verità e la bellezza di ciò che ha cantato Pascoli; abbiamo ancora nell'orecchio, da vecchi, il suono delle campane del paese nativo, che hanno cullato la nostra infanzia. Il mio paese è collegato al capoluogo dalla piccola rete delle « Reggio Emilia »; fu la prima ferrovia cooperativa del mondo; e mi è ancor vivo il ricordo di un gran prato solatìo dove alla presenza di cooperatori di tutti i paesi, ponemmo la prima pietra; e Luzzatti volle che parlassi io, che avevo vent'anni. Ricordi a me carissimi; ma quando, dopo la guerra, vennero a me gli amici di Reggio, dissi subito quel che dico oggi: che bisognava adattarsi alla nuova realtà tecnica senza l'orgoglio campanilistico della ferrovia. So che oggi le reggiane hanno sostituito le coppie di treni del mattino, che portavano gli operai alla città, con autotrasporti a rimorchio, e provvedono con poche coppie giornaliere al servizio dei contadini. Sarebbe bene che altre ferrovie secondarie si ponessero il problema della nuova realtà tecnica.

Le difficoltà maggiori sorgono pel Mezzogiorno: il Mezzogiorno ha perfettamente diritto di chiedere una perequazione nelle comunicazioni e nei trasporti . . . (*interruzione dell'onorevole Priolo*) . . . ma, onorevole Priolo, occorre che nelle richieste non si commettano errori e deviazioni dal vero interesse di quelle popolazioni, per l'ingannevole lusinga del campanile,

che vuole una ferrovia anche quando è meno utile di una strada e di un servizio di autotrasporti. Il Mezzogiorno ha bisogno sovratutto di strade. La Sicilia ha mille o duemila chilometri di strade comunali e vicinali, mentre la Lombardia ne ha ventimila. Ho attraversato qualche mese fa la Sicilia; ed ho incontrato ben poche automobili, e moltissimi paesani, sulle loro cavalcature, con il tabarro, che scendevano dagli abitati, cui non giunge la ruota. Si spendano somme ingenti per portarvi la strada e si sviluppino servizi automobilistici, che giungeranno lassù, molto più comodi ed economici che le poche ferrovie secondarie, talora a dentiera, che non riescono sempre ad avvicinarsi all'abitato; e ve ne è una, la Ragusa-Vizzini, che non ha ormai che due treni alla settimana; costa molto; non regge alla concorrenza degli automezzi che servono bene e si spingono ovunque: ma il campanile teme, con la sua chiusura, di essere declassato. Non dico che non occorrano ferrovie nuove per la Sicilia, ma trovino il loro posto ed il momento più opportuno per la loro costruzione in un piano regolatore di strade, di strade, di strade, con fitti autoservizi; e si servirà nel miglior modo l'interesse dell'isola.

Occorrono per tutta Italia piani regolatori delle comunicazioni e dei trasporti; regione per regione; e programmi di revisione dei servizi attuali con criteri di coordinamento. Che non sono certamente facili; e devono essere elastici; in qualche caso bisognerà chiudere la ferrovia; in altri integrarla con gli autotrasporti; vi saranno diritti e difficoltà di concessionari; vi saranno resistenze di popolazione (al Nord come al Sud; ed il Sud ha diritto che si chiudano le ferroviette più numerose e talora inutili, al nord). Il Consiglio dei trasporti può essere una eccellente arma in mano ad un Ministro, per giungere a questo coordinamento locale, che è indispensabile.

E ciò, insieme e nel quadro del coordinamento, anche per le linee a grande distanza; cercando che l'auto sia il necessario collaboratore, il confluente della ferrovia. Sono problemi che dovranno essere affrontati. Vi auguro, onorevole Corbellini, di essere non soltanto un valente professore e ferroviere, ma un « coordinatore ». Ho detto semplicemente – ed in cifre – il mio pensiero. E sono convinto di aver parlato, come sempre, nell'interesse del Mezzogiorno. (*Vivi applausi, congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Priolo, per svolgere il seguente ordine del giorno:

« Il Senato invita il Governo a procedere alla elettrificazione della linea ionica, considerando che la esecuzione di tale opera, non solo riuscirebbe di grande giovamento alle laboriose popolazioni di quella importantissima zona, ma consentirebbe l'inoltro rapido di treni merci e di treni derrate, decongestionando così la linea tirrenica.

« Lo invita altresì a procedere nel frattempo e rapidamente alla revisione completa ed al rafforzamento dell'armamento in genere e in particolare dei ponti di quella linea, onde far transitare per ora anche le locomotive pesanti ed al più presto i locomotori elettrici ».

PRIOLO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, mi si consenta che prima di svolgere l'ordine del giorno, da me presentato, faccia alcune considerazioni di carattere generale.

Ho ascoltato con grande attenzione e compiacimento gli oratori, i quali hanno sviluppato a fondo il problema dei trasporti: da Giacomo Ferrari, che ciò faceva concretamente ed autorevolmente con competenza di tecnico e pratica di ex Ministro delle ferrovie, a Cesare Massini, il quale portava in quest'Aula con accento accorato l'eco dolorante delle richieste dei suoi compagni di fatica e di lotta, a Pietro Mancini, che parlava con tono caldo e suadente, facendo vibrare le corde del suo sentimento di uomo del Mezzogiorno. Di quel povero dimenticato Mezzogiorno, mio caro Ruini, a cui tu poco prima accennavi, invitando i suoi rappresentanti a chiedere strade invece di ferrovie, al che io interrompevo: « Invece di ferrovie, strade, e sia pure, ma dateci finalmente qualcosa di tangibile e concreto ! » (*Commenti, applausi*).

Ho anche ascoltato il mio dirimpettaio, il collega Tommasini, il quale parlava in nome dei suoi trenta anni di servizio.

TOMMASINI. Quaranta.

PRIOLO. Ma allora sei vecchio ! (*Ilarità*) . . . in nome dei suoi quaranta anni di servizio, trascorsi nell'azienda ferroviaria, e parlava

con indubbia competenza, facendo, lui democristiano, un caloroso discorso di quasi opposizione. (*Commenti*). Li ho ascoltati tutti ed ora ricalco rapidissimamente le loro orme. Essi hanno accennato alla gravissima questione della riassunzione dei ferrovieri, esonerati prima del 28 ottobre 1922.

Parlo a questo proposito quasi per fatto personale: avendo avuto l'onore di essere stato Sottosegretario al Ministero dei trasporti ed avendo per delega del Ministro presieduto la Commissione unica per la riassunzione degli esonerati politici, coadiuvato in verità in maniera encomiabile dai funzionari del Ministero, mi vengo a trovare oggi in una situazione non solo strana, ma anche dolorosa.

Agli esonerati politici, che venivano riassunti, dopo firmato il decreto e inviata la comunicazione ufficiale, io, instaurando una prassi nuova, mandavo una lettera personale, nella quale scrivevo: « Egregio signore . . .

VISCHIA. Forse dicevi compagno . . .

PRIOLO. Anche compagno, dicevo, caro Vischia, anzi dicevo proprio « compagno » perchè era ed è per me titolo di grande onore poter qualificare in tal modo i ferrovieri, i quali furono i primi a battersi eroicamente contro il fascismo, costituendo le avanguardie nella disperata battaglia. (*Applausi da sinistra*).

Ebbene in quella lettera io scrivevo presso a poco così: « Dopo vent'anni ti viene resa giustizia e sono lieto di essere proprio io a compiere quest'atto di riparazione. Sono sicuro che tu, ritornando nell'Amministrazione, dalla quale con gesto tirannico e brutale sei stato mandato via, porterai senso di responsabilità e rinnovato vigore nel lavoro di ricostruzione ».

Ebbi in risposta parole commoventi di ringraziamento, ma ora purtroppo è avvenuto questo: che tutti i ferrovieri, mandati via prima del 28 ottobre 1922, e cioè i pionieri dell'antifascismo, quelli che avevano costituito le avanguardie nella battaglia – aveva ragione Napoleone quando affermava che la vittoria non è mai delle avanguardie – e che nell'agosto del 1922 si prodigarono fino allo spasimo allorquando in quell'ultimo scontro disperato, che venne chiamato « sciopero legalitario », si cercò di frenare la marea fascista dilagante, tutti costoro, riammessi, incapparono in una deliberazione del Consiglio di Stato: in essa era giustamente detto che, siccome il regime fascista era sorto il 28 ottobre 1922, la dispensa per atti commessi prima di quella data non rientrava nel decreto del 1944.

Conseguenze: minaccia di allontanamento per quelli ancora in servizio, sospensione degli assegni per i pensionati.

La situazione come voi, onorevoli colleghi, potete facilmente intendere, è diventata allarmante e . . . ridicola. « La monarchia ed il fascismo, oppressori e liberticidi, ci mandarono via, e va bene . . .

LUSSU. No, va male ! (*Ilarità*).

PRIOLO. Male o bene, mio caro Lussu, è andata così ed ormai è vano recriminare: veramente tu, io e molti altri, lo ricordi, avremmo voluto farla andare diversamente, però i saggi ce lo impedirono (*Commenti*); « ma l'incredibile è che oggi la Repubblica democratica ed antifascista ci mette ancora fuori »: così mi scrivono molti di costoro, rimandandomi indietro la lettera affettuosa, da me inviata a suo tempo.

LUSSU. Ed hanno ragione !

PRIOLO. Sì, lo so, hanno ragione, ma il guaio è che in questa questione hanno tutti ragione. *Quid agendum* ? Il Consiglio di Stato dice di correggere il decreto, e l'onorevole Terracini da parecchi mesi pose la questione al Senato, che, con l'assenso del Ministro, approvò unanimemente il decreto correttivo; ancora purtroppo l'altro ramo del Parlamento non lo ha definito e le cose sono rimaste allo stato di prima. (*Commenti*).

Se ne solleciti perciò l'approvazione ed in tal senso rivolgo vivissima preghiera al nostro illustre Presidente ed all'onorevole Ministro.

TOMMASINI. Ho pregato anch'io l'onorevole Ministro di sollecitare.

PRIOLO. Ed hai fatto opera onesta e saggia: speriamo che i nostri sforzi concordi riescano allo scopo, restituendo la tranquillità a questi coraggiosi ed onesti lavoratori, i quali hanno diritto di vedere finalmente risolta e definita la loro posizione. (*Applausi*).

Un'altra questione, alla quale desidero accennare, sempre in tema di riassunzione di esonerati politici, è quella delle donne . . .

Voce da destra. Sempre le donne. (*Commenti*).

PRIOLO. Non si allarmino i colleghi democristiani (*Ilarità*): si tratta di persone rispettabilissime e la più giovane ha superato la cinquantina; pensate che furono mandate via ben 27 anni fa ed erano già da tempo in servizio!

Si renda anche a loro giustizia e si badi che si tratta di appena 25–30 persone in tutto. Il Ministero delle poste e telecomunicazioni lo ha già fatto, il Ministero dei trasporti adotti eguale provvedimento, che in definitiva costituisce anche un gesto di cavalleria. (*Applausi*).

Passiamo ora alla questione dei contrattisti, che si dibatte da molti anni. L'altro giorno ascoltavo il collega Tommasini, che leggeva dei bollettini, dai quali rilevava il numero degli assunti fino ad oggi. Ad una mia interruzione con la quale facevo presente che ancora ve ne erano molti da sistemare, il collega Tommasini, guardandomi brusco, esclamava: « Il questore non deve interrompere ».

Ora sia detto una volta per sempre: il questore non è un eunuco intellettuale; ha, è vero, il compito di tutelare l'ordine e curare l'Amministrazione, ed è di sabato scorso il plauso unanime, da voi dato in Comitato segreto ai colleghi dell'Ufficio ed a me, cosa che ci ha molto lusingati, ma il questore è anche un uomo politico, modesto quanto si voglia, ma uomo politico, e quindi ha il diritto di intervenire, opportunamente e prudentemente, si intende. (*Approvazioni*).

Ora la preghiera vivissima, che rivolgo all'onorevole Ministro ed all'onorevole Mattarella, già mio affettuoso collega di questura all'Assemblea Costituente, è che anche per questa categoria di benemeriti lavoratori, si brucino le tappe e la questione si definisca al più presto. (*Segni di assenso dell'onorevole Mattarella, Sottosegretario ai trasporti*).

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. In data 30 giugno si è avuta una seduta della Commissione per riammettere un altro gruppo di contrattisti.

PRIOLO. Molto bene, ma si intensifichino le sedute della Commissione e si concluda sollecitamente. (*Approvazioni*).

Brevi parole sulla istituzione del Consiglio superiore dei trasporti, sulla cui necessità tutti gli oratori sono stati concordi. Ben disse l'onorevole Ruini, accennando alla istituzione di questo organo, che non dovrà essere accentratore di tutti i servizi, ma dovrà servire invece di coordinamento per tutto quanto attiene ai trasporti, svolgendo così una politica produttiva ed organica. E se occorre vincere resistenze burocratiche, lo faccia, onorevole Corbellini, e dia attuazione pratica a quanto unanimemente richiesto.

Dopo questa scorribanda panoramica vengo ora al mio ordine del giorno, che è del seguente tenore:

« Il Senato invita il Governo a procedere alla elettrificazione della linea Ionica, considerando che la esecuzione di tale opera non solo riuscirebbe di grande giovamento alle laboriose popolazioni di quella importantissima zona, ma consentirebbe l'inoltro rapido di treni merci e di treni derrate, decongestionando così la linea Tirrenica.

« Lo invita, altresì, a procedere nel frattempo e rapidamente alla revisione completa ed al rafforzamento dell'armamento in genere ed in particolare dei ponti di quella linea, onde far transitare per ora anche le locomotive pesanti, ed al più presto i locomotori elettrici ».

Il problema della elettrificazione della linea Ionica venne da me discusso ed impostato in linea di massima qualche tempo fa, allorquando Ella, onorevole Ministro, reggeva con competenza ed energia in Firenze il servizio della trazione ed io coprivo la carica di Sottosegretario ai trasporti.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Ricordo benissimo ed io poi ho ripreso il problema, facendone argomento di un mio articolo su « Il Globo ».

PRIOLO. Articolo che ho letto, e dal quale ho rilevato come ella annette alla linea Ionica una grande importanza e manifesta il lodevole proposito di elettrificarla.

La linea Ionica fino a qualche tempo fa venne purtroppo trascurata, trascuratissima: se la Paola–Cosenza è chiamata « la ferrovia della morte », la Reggio–Sibari–Metaponto ha l'appellativo di « ferrovia di cartone ». (*Ilarità*).

Ho sollecitato una maggiore frequenza di treni e di automotrici leggere: debbo lealmente riconoscere che qualche cosa si è fatto.

La linea Ionica ha bisogno prima di tutto che si rinforzino i ponti e che si rinnovi l'armamento, e poichè scorgo nella tribuna il Direttore generale è anche a lui, oltre che al Ministro, che io mi rivolgo: il pensiero direttivo dell'uno e l'azione pratica dell'altro, ambedue tecnici valorosi, sormontino gli ostacoli e raggiungano gli obiettivi.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Assicuro l'onorevole Priolo che si sono cominciati a sostituire i ponti e già si lavora a Cutro.

PRIOLO. Ringrazio della buona notizia, che mi fa bene sperare, perchè pensate, onorevoli colleghi, che su quella linea, non solo non potrebbero domani transitare i locomotori, ma non possono attualmente passare neppure le locomotive pesanti. (*Commenti*).

E la linea Tirrena, per quanto elettrificata (e non elogio affatto il fascismo, che ciò fece, non per amore del Mezzogiorno, ma per ragioni strettamente militari), essendo ad un solo binario, non basta a smaltire il traffico, e si congestiona sempre più in maniera terrificante: bisognerebbe fare il doppio binario, ma comprendo le immense difficoltà, e non mi azzardo a chiedere. Una parentesi: mi limito per ora a domandare, e concordo pienamente in ciò col compagno Mancini, che venga corretta la famosa pendenza di Cava dei Tirreni, che impedisce l'istradamento per il sud di elettrotreni, che ci consentano di giungere in Calabria con le ossa sane. (*Approvazioni*).

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Si provvederà, e per agosto gli elettrotreni avranno le caratteristiche di quelli di Roma-Milano e Roma-Foggia.

PRIOLO. Prendo atto, ringrazio e chiudo la parentesi.

Bisognava fare a suo tempo sulla Tirrena il doppio binario, lo so, lo so, ma non si è fatto, ed ora il problema si è reso arduo, perchè a causa del tracciato di quella linea, poco felice, con pendenze notevoli e con gallerie lunghissime ed a strapiombo sul mare, si dovrebbero spendere somme enormi.

Noi italiani abbiamo indubbiamente doti di intelligenza, di tenacia, di laboriosità, di adattamento, ma spesso, molto spesso, non sappiamo proiettarci nell'avvenire.

Ci proclamiamo discendenti dei romani - il fascismo usò ed abusò fino al ridicolo ed alla rovina di questa discendenza - ma, nell'impostare i problemi, non ci inspiriamo a quelle grandi tradizioni. Nulla o molto poco ci hanno appreso le superbe costruzioni, di cui oggi rimangono le gloriose vestigia: i monumenti, i palazzi, i templi, i fori, le grandi strade consolari.

Noi siamo gli uomini del piede di casa: una virtù anche questa, se praticata con parsimonia e saggezza.

Costruiamo un palazzo, apriamo una strada: ci accorgiamo dopo qualche anno che per gli accresciuti bisogni l'uno e l'altra sono angusti, e che necessita correggere, se non rifare da capo. Così per la ferrovia Tirrenica: un binario e basta!

Veramente ci fu un uomo di alta statura, cui l'Italia tanto deve, Camillo Cavour, che nel suo Piemonte circa un secolo fa, impostando le ferrovie, le fece a doppio binario: mi auguro che ella, onorevole Ministro, divenga il Cavour delle ferrovie italiane, a patto che elettrifichi la linea Ionica; se no, no! (*Ilarità, applausi*).

Ora, anche perchè non è possibile, per il momento almeno, raddoppiare la linea tirrena, è necessario e indispensabile impostare e risolvere al più presto il problema della elettrificazione della Ionica.

Le due linee continentali, la Tirrenica e la Ionica, sono i polmoni attraverso i quali respira la grande isola mediterranea: la Sicilia; bisogna dilatare al massimo questi polmoni.

TOMASI DELLA TORRETTA. Ti ringrazio per la Sicilia.

PRIOLO. Elettrificando la Ionica si avrebbe il doppio binario senza necessità di costruirlo. Anche ella, onorevole Corbellini, ebbe ad affermare ciò in un suo articolo; sembra un gioco di parole, eppure è così, perchè lungo la linea Ionica elettrificata si consentirebbe l'inoltro rapido di treni merci e di treni derrate, decongestionando la Tirrena.

Nè la elettrificazione esclude la costruzione del doppio binario, solo che si pensi ad impostare fin da ora il problema, che non si presenta irto di difficoltà, come per l'altra linea, in quanto sulla Ionica le gallerie sono pochissime e brevi e la linea in parola è pianeggiante con lievissimi dislivelli. Dunque difficoltà non ve

ne sono da questo lato o per lo meno sono di facile soluzione. Spesa: lo so, non è modesta, ma nelle pieghe di tutti questi piani, che ci vengono descritti come il toccasana di ogni male ed il rimedio per tutti i bisogni, si potrà con un po' di buona volontà cavar fuori quanto necessita per l'attuazione del programma.

Fra qualche giorno verrà in discussione davanti al Senato il disegno di legge che riguarda la utilizzazione da parte del Ministero dei trasporti della somma di 20 miliardi da prelevare dal fondo speciale, previsto dall'accordo italo-americano, con la legge 4 agosto 1948, n. 1108: chiedo fin d'ora al Ministro, e farò a suo tempo proposta concreta, che nella utilizzazione di detta somma si tenga conto del problema da me enunciato, per la cui soluzione potrebbe anche soccorrere la predisposta e purtroppo ritardata emissione del prestito di venticinque miliardi per la elettrificazione.

In un modo o nell'altro, si provveda, dimostrando una buona volta che la Calabria non è trascurata e che anche per quelle laboriose popolazioni, assetate di giustizia, le promesse, tante e tante volte ripetute, si traducono finalmente in realtà concrete ed operanti. (*Applausi*).

Onorevoli colleghi, ho finito. Constato con gioia come da tutti i settori si sono alzate voci di plauso per i ferrovieri. Concordo pienamente con l'ordine del giorno dei senatori Conti e Macrelli, i quali fanno voti per il miglioramento delle condizioni economiche e chiedono l'applicazione del principio della cointeressenza e della compartecipazione agli utili dell'azienda e delle imprese.

Io li ho visti, i ferrovieri, e parlo per esperienza diretta e personale: li ho visti, quando lavoravano nelle fondazioni, laceri, sporchi, macilenti – non potevamo loro dare neanche sapone, perchè non ve n'era, ed il pane era scarso – li ho visti, quando passavano con locomotive vecchie ed inefficienti su linee malferme e sopra ponti pericolanti.

E se oggi, e con legittimo orgoglio, possiamo dire che le ferrovie d'Italia sono all'avanguardia del progresso della Patria e destano invidia a tutte le altre nazioni, ciò si deve alla tenacia, alla laboriosità, all'altissimo spirito di sacrificio dei ferrovieri d'Italia. (*Applausi*). Ma si pensi seriamente alla loro sistemazione economica.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Stamane si è conclusa la discussione sul progetto delle competenze accessorie.

PRIOLO. Lo so, lo so, onorevole ministro, faccio parte della 7ª Commissione; ma non avrei voluto sentire rilevare poco fa da un collega che esse gravano sul bilancio, appesantendolo. (*Commenti*).

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Gravano sul bilancio, ma fanno pari.

PRIOLO. È anche perciò inopportuna la rimostranza del collega, inopportuna e materiata di ingratitudine. (*Approvazioni*).

Comunque, si pensi ai ferrovieri, si pensi seriamente alla loro sistemazione economica. Gli elogi, i plausi sono una bellissima cosa, ma non bastano: non vorrei che i ferrovieri fossero costretti a ripetere quello che Olindo Guerrini diceva al birraio dei portici del Pavaglione a Bologna, il quale nel versare la birra distraeva l'attenzione del poeta, elogiando a tutto spiano i suoi versi: « Grazie, grazie delle tue lodi, ma più birra e meno spuma ! »

I ferrovieri d'Italia, augurandosi di non essere costretti a ripetere le parole del poeta, attendono fiduciosi, certi del loro buon diritto: non deludiamo la fiducia di questa grande, benemerita classe di lavoratori, alla quale io mando a nome del mio partito e mio il plauso sincero ed il saluto affettuoso, solidale e fraterno. (*Vivissimi applausi da tutti i settori, molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Gasparotto per svolgere il suo ordine del giorno così formulato:

« Il Senato fa voti perchè il Governo, nella compilazione degli orari delle linee ferroviarie secondarie e delle linee automobilistiche in concessione ai privati, si attenga rigorosamente al principio che gli orari di tutte le linee in concessione siano subordinati e coordinati a quelli dei servizi statali, al fine particolarmente di assicurare le coincidenze fra gli uni e gli altri ».

GASPAROTTO. Io farò un discorso esemplare perchè si esaurirà in poche parole.

Il mio ordine del giorno contiene un voto, onorevole Ministro, il che vuol dire che si traduce in una semplice raccomandazione. Io esigo – uso una parola forte – dall'alta dire-

zione delle Ferrovie dello Stato che esse impongano alle ferrovie sussidiate e in concessione ed alle linee automobilistiche di subordinare rigorosamente i loro orari a quelli delle ferrovie statali. L'organizzazione ferroviaria deve corrispondere al sistema nervoso del corpo umano, in cui tutti i nervi, tutti i legamenti corrispondono ad una unità e armonia perfetta di azione e di fini. Bisogna togliere lo sconcio di piccoli treni di campagna che arrivano alle stazioni delle ferrovie di Stato due minuti dopo che il treno è partito, oppure due ore prima che esso si muova. Io tengo sempre presente l'esempio dell'organizzazione delle ferrovie federali svizzere, dove nulla si concede all'iniziativa privata contro i diritti dello Stato e contro le esigenze delle ferrovie statali. Molto si concede invece all'iniziativa privata, ai convogli automobilistici o alle ferrovie secondarie in concordanza con i servizi statali. Domando che altrettanto si faccia in Italia. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Cappellini per svolgere il suo ordine del giorno presentato insieme al senatore Ruggeri, così formulato:

« Il Senato invita al Governo a voler sollecitamente provvedere, con gli stanziamenti dell esercizio finanziario 1949-1950, alla ricostruzione della ferrovia Fabriano-Urbino e al completamento della ferrovia Fano-Fermignano, le cui opere murarie sono state ricostruite, ma le rotaie non ancora messe in opera ».

CAPPELLINI. Onorevoli colleghi, io ho sentito spesso in questa Assemblea ed anche fuori magnificare le grandi capacità tecniche del Ministro dei trasporti. Anche ieri l'onorevole Mancini ricordava il Ministro per il suo dinamismo. Se io dovessi giudicare il dinamismo dell'onorevole Corbellini dai lavori, che pure aveva promesso di eseguire in breve volger di tempo, della ferrovia Fabriano–Urbino di cui mi occupo, direi che questo dinamismo non sussiste. Sarebbe bene forse una minor misura di dinamismo, ma una maggiore attività e preoccupazione per queste ferrovie.

UBERTI, *Sottosegretario di Stato per le poste e telecomunicazioni*. Ha risposto prima Ruini.

CAPPELLINI. Va bene: dirò qualcosa sulla risposta di Ruini. Anzi, poichè si è accennato dall'onorevole Uberti a ciò che ha detto l'onorevole Ruini, io vorrei dire a questo egregio ed eminente collega che non ha tenuto conto e non tiene conto di quello che hanno già previsto i bilanci dei lavori pubblici e dei trasporti. Si dice: certe ferrovie che non sono considerate di grande importanza è inutile ricostruirle o costruirle. Ma non si ricostruiscono, o si costruiscono, purtroppo, nè le ferrovie, nè le strade. Guardate il bilancio dei lavori pubblici. Noi protestammo l'anno scorso per l'insufficiente stanziamento in fatto di costruzioni ferroviarie. Lo stanziamento per il 1948–49 era di due miliardi, per l'esercizio 1949–50 è stato ridotto ad un miliardo. Io domando quali nuove ferrovie si possono costruire in Italia con un miliardo. Per quanto concerne gli stanziamenti dei lavori pubblici, con i quali si dovrebbero costruire nuove strade ed ampliare quelle che già esistono per poterle far percorrere da automezzi capaci di sostituire le ferrovie, ebbene essi in confronto all'anno scorso – e furono criticati perchè insufficienti – sono stati per questo esercizio ridotti di oltre cento miliardi. Io potrei anche associarmi alle considerazioni dell'onorevole Ruini, ma la verità è che ci sono strade che non hanno avuto ricostruiti nemmeno i ponti distrutti dalla guerra. Su di esse al massimo possono passare delle piccole automobili e non dei grandi automezzi da sostituire alle ferrovie. La verità è che il Governo non vuol fare quella politica energica di lavori pubblici che le nostre condizioni di Paese grandemente devastato dalla guerra impongono. Si finisce infatti per stanziare somme minori di quelle stanziate nel bilancio precedente.

Questa ferrovia Fabriano–Urbino è stata distrutta dalla guerra. Sono passati cinque anni e sono stati ricostruiti solo due tratti, il tratto Fabriano–Pergola, per quanto concerne la Fabriano–Urbino, e il tratto Fano–Fossombrone della ferrovia Fano–Fermignano. Ma la ricostruzione di questi due tronchi risale alla epoca dell'amministrazione Ferrari, cioè al periodo immediatamente successivo alla liberazione. Sono passati da allora parecchi anni e i lavori non sono stati ripresi. L'onorevole Corbellini è un grande tecnico e molto dinamico; possiamo essere d'accordo con chi si esprime in questo modo. Ma non su questo

punto. Non dobbiamo infatti dimenticare che questa ferrovia, riconosciuta indispensabile per l'esigenza di quelle popolazioni, fu in parte ricostruita nell'immediato dopo guerra quando le difficoltà erano superiori a quelle attuali. Eppure allora, per quanto concerne la Fano-Fermignano, si arrivò a ricostruire anche tutte le opere murarie. Ora da Fossombrone a Fermignano manca solo di piazzare il binario, perchè le opere murarie sono state tutte ricostruite. Ma i binari non vengono ricollocati.

Anche nel tratto da Fermignano ad Urbino le opere murarie sono state ricostruite, mancano solo i fabbricati viaggiatori; esiste anche un progetto elaborato nei più minuti particolari, esiste pure una indicazione precisa sulla somma occorrente; ebbene, questi lavori non si sono eseguiti, questi lavori non si pensa neppure di eseguirli. Lo scorso anno ebbi l'onore di partecipare ad una riunione che con l'onorevole Ministro si tenne in Roma alla quale parteciparono i sindaci di quella località e in quella occasione fu data una assicurazione, anche se non si convenne sul termine. L'onorevole Corbellini precisò infatti in quella occasione che la Fabriano-Urbino è linea da ricostruire il più rapidamente possibile. Da allora ad oggi sono passati parecchi mesi, ma non si è fatto nulla. Credo che anche l'onorevole Corbellini abbia ricevuto un ordine del giorno votato dalla Giunta comunale, dal commissario capo di pubblica sicurezza, dal comandante la compagnia dei carabinieri, dai rappresentanti della Democrazia cristiana, dei repubblicani, dei socialisti, dei comunisti, dei socialisti lavoratori italiani, dall'Associazione degli agricoltori, dall'Associazione dei combattenti e reduci, dalla Camera del lavoro, dall'ufficio di collocamento, dalla Federterra. Tutti questi rappresentanti si sono riuniti ed hanno esaminato l'urgenza e la necessità di questa ferrovia e hanno mandato questo ordine del giorno al Ministro per fargli presente tale urgenza e necessità, benchè il Senato sappia in che cosa consista questa necessità e urgenza. Urbino è tagliata fuori da tutte le comunicazioni, Urbino per il suo traffico, per le sue correnti culturali, di studio, di affari, ha fatto sempre capo a Roma e lei, onorevole Corbellini, conosce bene la ferrovia Urbino-Fabriano perchè è originario delle Marche. Io non voglio ricordare questa sua origine perchè alle Marche faccia una condizione preferenziale, però ho il diritto di dirle: faccia per le Marche quello che ha fatto e sta facendo per le altre regioni d'Italia. Sono passati cinque anni e la situazione è quella di allora; Urbino è un centro di studio importante, con Università, licei e scuole che esistono solo in tale città, come la scuola del libro. Gli studenti e i professori affluiscono a Urbino dalle località vicine; immaginatevi voi i maggiori sacrifici finanziari che le famiglie degli studenti debbono sopportare, mentre prima gli studenti erano in condizione, con la ferrovia, di andare al mattino ad Urbino per tornare alla sera alle rispettive residenze. Oggi da Urbino bisogna prendere una corriera per Pesaro e a Pesaro prendere la ferrovia per Falconara-Roma, compiendo così un giro vizioso, costosissimo e alquanto lungo. Queste sono tutte cose che potrebbero agevolmente essere superate ricostruendo questa ferrovia. Nello stesso tempo si verrebbe incontro alla forte disoccupazione che è denunciata insistentemente da tutti i partiti e associazioni di cui vi ho già parlato leggendovi l'ordine del giorno inviatomi. Non si è fatto invece nulla e si continua a non far nulla, come non si è compiuta la ricostruzione dei caselli ferroviari e dei fabbricati viaggiatori, la cui spesa, comprese le rotaie da collocare nel tratto Fermignano-Fossombrone, si aggira sui 300, 400 milioni.

È cifra molto modesta, se si vuole.

Onorevole Corbellini, ella forse troverà in quello che sto per dire una piccola malignità, però io voglio dirla ugualmente, poichè non si tratta di una malignità, a mio modo di vedere, ma di una constatazione. Tutti i paesi toccati dalla ferrovia Fabriano-Urbino e anche quelli toccati dal tratto Fermignano-Fossombrone hanno sempre votato compatti per le liste del fronte popolare. Ci sono alla direzione di quei Comuni amministrazioni socialcomuniste. Io non vorrei che questo assenteismo, questo lasciare come lettera morta tutto quello che noi abbiamo a più riprese richiesto e portato a conoscenza dell'onorevole Corbellini, con la partecipazione di delegazioni espressamente venute a Roma, si dovesse porre in relazione a questo colore. (*Segni di diniego dell'onorevole Corbellini, Ministro dei trasporti*). L'onorevole

Ministro dice di no, i colleghi dell'altra parte dicono di no. Io prendo atto di questo diniego. Lei avrà la possibilità, onorevole Ministro, di confermare questo diniego alla mia osservazione, accettando l'ordine del giorno che ho presentato. Questa mi pare che sia la miglior prova; altrimenti, la mia non sarà una malignità, ma una verità sacrosanta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Salomone, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« Il Senato, convinto della necessità che sia completata in Calabria la costruzione delle linee ferroviarie complementari disposta dall'articolo 36 della legge 25 giugno 1906, n. 255, invita il Governo a provvedere e passa all'ordine del giorno ».

SALOMONE. Onorevoli colleghi, dirò pochissime parole per illustrare il mio ordine del giorno, nella speranza che, accettato, come sarà certamente, quale raccomandazione, non abbia la sorte delle raccomandazioni che si rivolgono dal Senato o dalla Camera dei deputati ai Ministri. Avremo occasione di occuparci molto più a fondo del problema, così importante, che riguarda la mia regione, la Calabria, a proposito della mozione presentata da me e dai colleghi calabresi per l'applicazione della legge fondamentale a favore della Calabria, del 25 giugno 1906, la quale ancora non ha potuto avere, sembra incredibile, la sua completa esecuzione. Ora, in uno degli articoli di quella legge, e precisamente all'articolo 36, è previsto che, se entro il 31 dicembre 1910 non fossero state – siamo quasi nella preistoria! – concesse alla industria privata, sarebbero state costruite direttamente dallo Stato, a sezione ridotta di m. 0,95, le ferrovie complementari Santa Venere–Monteleone – hanno cambiato anche di nome, i paesi, poichè Monteleone si chiama ora Vibo Valentia – Serra San Bruno, con diramazione a Soverato ecc. Ora, io prego il Ministro di considerare la opportunità, se non di attuare tutto il programma segnato in questa disposizione di legge, per lo meno di far costruire quei tronchi che sono indispensabili per rendere efficienti quelle linee che si chiamano complementari appunto perchè avrebbero dovuto riunire i tronchi che sono sul litorale jonico e sul litorale tirrenico con la linea jonica e la linea tirrenica e che sono invece ridotti a tronconi inefficienti perchè si arrestano a metà del loro tracciato. Io credo, perchè ho grande fiducia nello spirito alacre e nel dinamismo del nostro illustre Ministro dei trasporti (glielo devo dire, a prescindere dal mio sentimento e convincimento personale a suo favore, anche per rendermelo benevolo) io credo, dicevo, ed ho fiducia che il nostro Ministro possa dare anche il suo sguardo benevolo a quella lontana regione la quale ha tanto bisogno delle cure del Governo.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Questo problema è di competenza dei lavori pubblici.

SALOMONE. Mettetevi una buona volta d'accordo su questi conflitti negativi di competenza, che servono soltanto a che nessuno faccia nulla!

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Panetti per svolgere un ordine del giorno presentato insieme ai senatori Bubbio, Cappa, Varaldo e Lovera, così formulato:

« Considerata la grande importanza di migliorare le comunicazioni ferroviarie fra Torino e Savona; tenuto presente che in questo periodo di difficile riassetto economico non si può pensare alla creazione di una linea direttissima di collegamento fra i due centri, mentre una trasformazione del tronco Ceva-San Giuseppe (tronco a semplice binario e con forti contropendenze) può essere eseguita con spesa relativamente moderata, che abbrevierebbe sensibilmente i tempi del tragitto e permetterebbe economie di esercizio compensatrici in buona parte della spesa occorrente, si fa voti perchè la trasformazione del tronco indicato sia preveduta fra le opere da eseguire a breve scadenza ».

PANETTI. L'ordine del giorno che ho l'onore di illustrare, e che ha il consenso di valorosi colleghi, riguarda il miglioramento di un tronco della ferrovia Torino–Savona con modificazione sopra tutto altimetrica del suo tracciato. Effettivamente però, come la prima parte dell'enunciato dichiara, l'ordine del giorno si preoccupa in genere delle comunicazioni fra

il centro del Piemonte e Savona, suo porto naturale, e considera la necessità di radicali miglioramenti. Tali comunicazioni hanno di fatto una influenza cospicua sul problema della economia piemontese e potranno favorire gli scambi internazionali. Nelle condizioni presenti dei nostri bilanci sarebbe però opera vana perorare la costruzione di una linea direttissima che congiungesse i due centri, quantunque basti guardare gli orari ferroviari per convincersi che le comunicazioni tra Torino e Savona sono assolutamente inadeguate alla importanza dei centri stessi. Si tratta di 105 chilometri in linea d'aria ed i direttissimi impiegano tre ore a percorrerli, mentre il tratto Torino–Genova che misura 135 chilometri in linea d'aria viene percorso in due ore e mezzo dagli autotreni. Tuttavia, anche rinunciando, per ora, ad una soluzione radicale, che potrebbe (oltre gli scopi generali accennati) dare vita alla bella regione Albese, oggi così isolata, il miglioramento del tracciato attuale, anche limitato al breve tronco Ceva–San Giuseppe, potrebbe assicurare una maggiore efficienza delle comunicazioni fra la capitale del Piemonte ed il mare.

Il tronco Ceva–San Giuseppe di soli 26 chilometri è infelicissimo sia per le contropendenze fortissime sia perchè a semplice binario, pur essendo inserito in una linea fondamentale della rete ferroviaria di così alta importanza. Basta ricordare che la prima stazione dopo Ceva, quella di Sala delle Langhe, a 6 chilometri appena, è di ben 88 metri più alta della stazione di Ceva e che la contropendenza continua fino all'imbocco della galleria del Belbo, dove il dislivello raggiunge 118 metri. Un'altra contropendenza si ha nel tronco fra Cengio e la galleria di Cosseria.

Tutto questo fa sì che il citato tronco costituisce una vera strozzatura della linea Torino–Savona, che ha reso praticamente inefficaci i miglioramenti introdotti con la costruzione della Fossano–Ceva e con la funivia Savona–San Giuseppe, tanto che il carbone trasportato da quest'ultima viene avviato verso Torino attraverso Acqui–Alessandria.

Del problema si preoccuparono non solo le autorità e le amministrazioni locali, ma lo stesso compartimento ferroviario di Torino, che ha fatto le sue proposte, prese in esame dalla Direzione generale delle ferrovie che studiò a fondo un nuovo tracciato. Fu anche osservato che la spesa necessaria sarebbe in parte spesa redditizia, in quanto l'economia realizzabile nell'esercizio premierebbe, in ragione di una moderata quota di interessi, i capitali occorrenti alle modificazioni del tronco: soprattutto la spesa per la galleria di Montezemolo progettata della lunghezza di 8.800 metri.

Io quindi esprimo la fiducia che l'onorevole Ministro, il quale ha già fatto studiare il problema, appena le possibilità del bilancio del Ministero dei lavori pubblici lo consentiranno, darà il suo autorevolissimo appoggio per la realizzazione di questo voto antico e ripetuto delle regioni piemontese e savonese.

Ma non si tratta soltanto di interessi locali, ed è questo soprattutto che mi ha indotto a parlare. Di fatto ogni miglioramento delle vie di comunicazione col mare Ligure, se coordinato con valichi alpini efficienti, si risolve in un potenziamento dei nostri porti nel compito di estendere verso il centro dell'Europa la loro influenza. Sotto questo punto di vista Genova e Savona non sono affatto rivali, ma costituiscono un sistema portuale unico, chiamato a competere coi porti settentrionali dell'Europa per estendere il proprio *hinterland*.

Se le merci sbarcate in Amburgo potevano raggiungere la stessa Svizzera con minore spesa ed in minor tempo di quelle inoltrate da Genova e da Savona, ciò dimostra che i mezzi e le vie di trasporto attraverso al nostro territorio sono inadeguatamente sviluppati, e ciò menoma nel territorio europeo l'influenza dei porti italiani, che importa valorizzare per diminuire la soverchiante influenza della costa atlantica.

Mi auguro che il problema sia preso in serio esame: e mi riallaccio a quello che è stato detto da due senatori che hanno parlato a poca distanza della progettata galleria per autostrada attraverso alle Alpi valdostane, considerata come favoreggiatrice del movimento turistico sui due versanti del Monte Bianco, ma, soprattutto, capace di una funzione economica fondamentale, quella di abbreviare i tempi e la spesa occorrenti al trasporto delle merci e dei viaggiatori dal Centro – Nord occidentale dell'Europa attraverso il Piemonte al Mare Ligure.

Ma a questo scopo l'apertura della galleria esige il miglioramento delle vie di comunicazione del Piemonte, e il nuovo tronco Ceva-San Giuseppe, che l'ordine del giorno invoca, costituisce indubbiamente un primo elemento favorevole, che può essere di pronta realizzazione.

Gli oratori citati hanno detto che il Parlamento deve essere messo a giorno del problema della galleria per autostrada. Si tratta di questo: aprire una via automobilistica sulla direttrice Parigi-Londra che può raggiungere il Piemonte, toccando il margine occidentale del Lago di Ginevra, punto di saldatura delle reti ferroviarie e stradali della Svizzera e della Francia. Io mi associo al voto, e mi auguro non si dimentichi che questa via di comunicazione, appoggiata dalla Francia e da Ginevra che dovranno valorizzarla, deve essere considerata come atta a migliorare le condizioni del Piemonte, chiuso, come esso è, dalla cerchia delle Alpi e dell'Appennino che lo incornicia da tre parti e che lo ha quindi ridotto alla funzione di un angolo morto rispetto al traffico internazionale dell'Italia settentrionale. Con questo valico transalpino, che si trova sull'asse della Valle d'Aosta, la più bella e la più varia delle valli alpine occidentali, avremo la possibilità di migliorare l'attività del sistema portuale Genova-Savona, le cui finalità ho messo brevemente in evidenza, non dimenticando che è condizione alla efficienza invocata il perfezionamento delle vie di comunicazione interne.

L'ordine del giorno quindi, pur attraverso una realizzazione modesta, ma capace di portare un primo contributo di miglioramento, è tale da raccomandarsi da sè, anche per questa più larga visione, alla benevola attenzione del Ministro e del Senato (*Applausi*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Lavia, per svolgere il seguente ordine del giorno:

« Il Senato, intesa la discussione sul bilancio del Ministero dei trasporti; considerato:

a) la necessità di provvedere all'adeguamento della litoranea jonica Metaponto-Reggio Calabria alle nuove esigenze del traffico;

b) che è giusto ed umano dare sicurezza e maggiori comodità ai viaggiatori e mettere popolazioni numerosissime, mercè la disponibilità di convenienti mezzi di trasporto, nelle condizioni di poter sviluppare le loro industrie ed i loro commerci e conseguentemente raggiungere un migliore assetto economico e morale;

invita il Governo, e per esso l'onorevole Ministro dei trasporti, a risolvere con urgenza l'importante problema che si inquadra negli interessi nazionali ».

LAVIA. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, io ho presentato un modestissimo ordine del giorno, sintetico, una briciola di quel pane che la Regione calabrese chiede allo Stato. Ma il Ministro Corbellini potrà certamente, attraverso la piccola goccia che lustra tra i selci, vedere la vastità dell'oceano. Io non dovrei parlare dopo tanta eloquenza che si è elevata da questi banchi durante la discussione generale sul bilancio sottoposto al nostro esame. Ho ascoltato attentamente il senatore Rocco, che ha parlato con la sua anima tranquilla (vorrei parlare tranquillamente anch'io ed essere altrettanto benevolmente ascoltato) per esporre il suo pensiero, il suo onesto pensiero, nei riguardi di due regioni abbandonate da tanti anni nell'oblio: la Lucania e la Calabria. Gli oratori, secondo il loro punto di vista, hanno prospettato a voi, onorevole Ministro dei trasporti, i vari problemi più urgenti per queste due regioni. Io non vi presenterò certo un progetto, ma penso che si possa accogliere quel desiderio espresso dagli amici Mancini, Salomone e Priolo. Salomone ha chiesto l'applicazione della legge 1906 in favore della Calabria. Io ho firmato anche la mozione; ma certo la legge non potrà essere integralmente applicata oggi; noi abbiamo pazienza, perchè sentiamo che la Nazione attraversa un periodo molto difficile nel campo economico. Comunque, qualcosa di questa legge potrà essere pure utilizzato nell'interesse della Calabria; in ogni modo, la sua applicazione può essere iniziata almeno per dare una speranza ai miei poveri conterranei che sono ancora nell'abbandono e nell'isolamento. Credo che l'onorevole Ministro abbia letto il mio ordine del giorno; comunque io chiedo che il Senato voglia invitare « il Governo, e per esso l'onorevole Ministro dei

trasporti, a risolvere con urgenza l'importante problema che si inquadra negli interessi nazionali ».

Ora io non so se l'onorevole Ministro sia molto lontano dalla Calabria e se abbia mai potuto di persona constatare qual'è la penosa situazione di quella costa che si estende da Metaponto a Reggio Calabria, la quale, onorevoli colleghi, per la prima ha fatto risuonare il nome d'Italia nel mondo! Onorevole Ministro, lì non si viaggia più sicuri: i ponti tremano sotto il passaggio dei treni i quali fischiano, come per un avvertimento ai viaggiatori, e passano ansimanti, affranti, stanchi, sfiniti su quelle rotaie arrugginite dal tempo, e che non brillano affatto così come brillano nella tua magnifica relazione, mio caro amico Genco.

Allora dico che è bene che si disponga magari una perizia per stabilire quali sono i lavori più urgenti da farsi: irrobustire le rotaie, rinsaldare i ponti e poi sostituire quelle vecchie carcasse, che fanno paura, specialmente nella notte, con un macchinario, non dico ottimo, ma almeno buono.

Io penso che se l'onorevole Corbellini si prendesse il fastidio di fare una visita su quella costa, che attende ansiosa da tanto tempo l'opera del Governo, vedrebbe la verità delle cose che noi diciamo. Noi non siamo i postulanti che arrivano fino al punto di essere noiosi, ma siamo i rappresentanti di un grande popolo per il quale abbiamo il dovere ed il diritto di avanzare i nostri reclami fino a quando non saremo accontentati, almeno in parte, fino a quando il nostro programma sia messo in esecuzione, non dico interamente, ma almeno nella parte più modesta. Solo allora, onorevole Ministro, noi vedremo ritornare un po' di gioia sul volto di quelle popolazioni.

Inoltre dovremmo anche interessarci di quelle che sono le condizioni dei ferrovieri in servizio lungo quella costa, ed anche delle condizioni in cui si trovano le stazioni. Affrontate questi problemi, cercate di ricostruire, di restaurare quelle piccole stazioni e cercate di difenderle dalla malaria la quale spesse volte, nei momenti più cruciali, miete un gran numero di vittime specialmente tra le donne e i bambini.

Quando vi renderete conto di quelle che sono le condizioni di queste popolazioni, solo allora voi vedrete che anche esse sono assetate di avanzare verso un progresso civile ed economico, perchè lì abbiamo la possibilità, onorevole Ministro, di dare il frutto dei nostri sudori anche ai fratelli del Nord ed anche all'estero.

Diceva qualcuno: se le automobili devono sostituire le ferrovie, dateci le strade. Infatti ci sono pochissime strade interne e gli abitanti di alcuni paesi, privi di comunicazione, debbono arrivare alle stazioni a dorso di mulo. Perciò non c'è neppure la possibilità di fare un commercio interregionale e non solo con l'Italia del nord o con l'estero. La mancanza di comunicazioni è grave anche nel campo della cultura perchè impedisce ai volenterosi di raggiungere le scuole. Noi siamo nell'impossibilità di alimentare il nostro progresso civile, morale, di alimentare il piccolo e grosso commercio e le industrie che pur potrebbero avere una grande importanza.

Io mi sono trovato in una situazione difficile in questo mio intervento, perchè avrei avuto piacere di ascoltare prima il relatore e l'onorevole Ministro. Se avrò un'assicurazione dal Ministro, potrò comunicare con serietà alle mie popolazioni che finalmente si comincia a venire incontro ai loro bisogni. Sono contento che qui nel Senato i migliori uomini, a cominciare dal senatore Ruini, abbiano fatto presente che bisogna pensare al Mezzogiorno.

La relazione del senatore Genco è tutta un inno, verso la fine, ed è densa di numeri. Io non sono in condizione di comprendere i numeri, nè, come Pitagora, potrei ascoltare l'armonia di essi, come può fare certamente il Ministro Corbellini. Voi avete scritto delle belle pagine sul libro della nostra storia; seguitate su questa via e diventerete un grande italiano, e quando avrete questo titolo di merito, voi avrete, onorevole Corbellini, la nostra perenne riconoscenza. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue un ordine del senatore Milillo di cui dò lettura:

« Il Senato richiama l'attenzione del Governo sul problema delle comunicazioni ferroviarie in Basilicata e lo invita a prendere i provvedimenti necessari onde portare gradualmente quelle regioni al livello del resto dell'Italia ».

Lo stesso senatore Milillo, insieme ai senatori Rocco, Talarico, Grisolia, Spezzano, Mancini, Alberti Giuseppe e Della Seta, ha presentato anche un altro ordine del giorno, così formulato:

« Il Senato invita il Governo a presentare al più presto una relazione documentata sulla gestione delle linee ferroviarie in concessione, dall'entrata in vigore delle singole convenzioni al 1948 ».

Ha facoltà di parlare il senatore Milillo.

MILILLO. Signori senatori, io ho presentato due ordini del giorno che, se il signor Presidente consente, svolgerò contemporaneamente per evitare di prendere due volte la parola. Il primo riprende un problema già ampiamente discusso in questa ed in altre precedenti occasioni, ripropone cioè la *vexata quaestio* delle ferrovie in concessione. Ora, io non ripeterò cose già dette, non starò nemmeno ad esporre quali sono le condizioni di esercizio delle linee ferroviarie in concessione in quelle zone che per loro disgrazia ne sono dotate. Desidero porre solo un interrogativo. Qualunque sia il giudizio che ciascuno di noi porta su questo problema, quali che siano le conclusioni cui perviene secondo il suo orientamento politico, io mi domando: vi sembra che sia tempo di approfondire lo studio di questa questione? Perchè quando già nella discussione dell'altro bilancio dei trasporti lo scorso anno si chiese da questi banchi che il problema fosse per lo meno affrontato e messo allo studio, quando, successivamente, in occasione dell'esame di un disegno di legge con cui si concedevano, stavo per dire si regalavano, ben 900 milioni alla società mediterranea delle Calabro-Lucane, si disse: esaminiamo questa questione, dalla vostra parte si rispose: non è questo il momento, il problema è ponderoso, è ampio, bisogna esaminarlo con calma. Va bene, ma ora mi pare che non ci sia più ragione di indugio e che si possa esaminarlo con tutta la ponderazione necessaria. Io ritengo che questo sia il maggiore di tutti i problemi riguardanti la politica dei trasporti, perchè è chiaro che la politica dei trasporti non può ridursi ad un esame di dati tecnici e di dati statistici come quelli che ci ha esposti il nostro relatore; l'aspetto più importante di tale politica oggi in Italia concerne appunto le linee in concessione. Col mio ordine del giorno io non faccio che avanzare una richiesta di esame della gestione delle linee concesse. Chiedo che il Governo in proposito presenti al più presto una completa relazione con la necessaria documentazione per mettere in grado il Parlamento di giudicare con dati di fatto obiettivi se e fino a qual punto questa politica di concessioni abbia fatto gli interessi della Nazione, se e fino a qual punto queste concessioni possano o debbano essere mantenute o eventualmente revocate. Perchè, quando voi pensate che nel bilancio di questo anno, mentre constatiamo una sensibile riduzione del disavanzo delle Ferrovie dello Stato, contemporaneamente notiamo che sono in aumento i sussidi che si danno alle società concessionarie, abbiamo il diritto di dire: andiamo a fondo, controlliamo. Perchè, insomma, o signori, il Parlamento è fatto per questo. Se il Parlamento deve esercitare un controllo, bisogna pure che una buona volta questo controllo non sia fatto soltanto di critiche generiche. Veniamo dunque all'esame dei dati del problema ed allora, quando noi lo avremo analizzato nei suoi termini precisi, potremo renderci conto a ragion veduta di quelle che sono le obiezioni che ci sono state prospettate, obiezioni il cui giusto valore oggi ci sfugge. Quando, ad esempio, ascoltiamo il senatore Tommasini, il quale dice che non è possibile assorbire le linee in concessione perchè ci troveremmo di fronte ad una situazione di sperequazione tra quelli che sono gli stipendi del personale delle ferrovie dello Stato e gli stipendi corrisposti dalle Società concessionarie, egli ci fornisce un dato particolare che nessuno di noi vorrà considerare decisivo, ma che tuttavia potrà essere valutato esattamente nel quadro degli altri elementi di giudizio, solo attraverso un esame completo delle singole gestioni.

E allora mi pare che, posto in questi termini, il problema non debba suscitare difficoltà nemmeno da parte della maggioranza, perchè in definitiva la richiesta si risolve in una istanza di controllo parlamentare, che non potrà non ridondare a prestigio del Parlamento. Si è spesso parlato e si parla molto in questi giorni del Parlamento, dei suoi difetti, della scarsa funzionalità delle due Camere; si dice che il prestigio del Parlamento potrebbe essere minato dal sovrabbondare delle

mozioni e delle discussioni di politica generale promosse dalla Opposizione. Ma io dico piuttosto che il prestigio del Parlamento potrà essere efficacemente salvaguardato e accresciuto solo quando avremo dimostrato al Paese che il Parlamento non si limita a fare dei bei discorsi, ma porta il suo vigile sguardo in tutti i settori dell'amministrazione dello Stato.

E passo senz'altro al secondo ordine del giorno, che riguarda una questione di carattere apparentemente particolare e locale, la questione cioè delle comunicazioni ferroviarie della mia regione: la Basilicata. Io non starò qui, signori senatori, nemmeno su questo argomento, a ripetere cose che voi conoscete o che dovreste conoscere, non starò a fare querimonie, a prospettare quella che è sempre stata, e che rimane ancora oggi sostanzialmente inalterata, la situazione delle regioni meridionali e in particolare di questa, che è forse la più infelice tra tutte, certamente la più ignorata, ignorata geograficamente e più ancora politicamente. Vi dirò soltanto alcune cifre; vi dirò che la provincia di Potenza, con una estensione di kmq. 6.545 e una popolazione di 390 mila abitanti, conta 165 chilometri di ferrovie statali e 185 di ferrovie a scartamento ridotto; e la provincia di Matera, seconda della regione, con una estensione di kmq. 3.442 e una popolazione di 160 mila abitanti, non possiede che 96 chilometri di strade ferrate statali e 90 a scartamento ridotto, con una densità ferroviaria di 2,7 rispetto alla media italiana che è di 7,4. E se dovessi scendere ad altri particolari, basterebbe dirvi che, mentre abbiamo una ferrovia Taranto-Potenza-Napoli in cui la stazione di Ferrandina - scalo della città di Matera - unico capoluogo di provincia in tutta Italia non inserito nella rete ferroviaria statale . . .

GENCO, *relatore*. C'è anche Nuoro.

MILILLO . . . dista da Napoli solo 235 chilometri, siamo costretti a preferire la via assai più lunga di Bari con un percorso di circa km. 400 perchè da Bari si va a Napoli in 4 ore e mezzo mentre da Ferrandina si impiegano 7 ore.

Ora, signori senatori e signor Ministro, io nell'ordine del giorno non ho prospettato alcuna richiesta particolare, non ho inteso e non intendo aggregarmi alla schiera dei tanti postulanti, che prendono la parola per chiedere la ferrovia di Peretola o questo o quel tronco locale. Gli ordini del giorno in tal senso non rappresentano altro che degli stati d'animo senza alcun valore pratico. Non sono che delle manifestazioni di presenza fisica in questa Aula dei signori senatori o deputati, i quali ad un certo punto bisogna pure che facciano sapere alla loro platea elettorale che hanno spezzato una lancia a favore del campanile.

D'altra parte, gli ordini del giorno che possono essere accettati come raccomandazione avranno quell'esito che tutti sappiamo in anticipo. L'Italia è il Paese delle raccomandazioni ed ora siamo proprio nel periodo in cui se ne abusa per gli esami scolastici.

Io non raccomando niente. Non chiedo niente di specifico. Desidero porre solo alcune domande.

Desidero chiedere quali sono le prospettive, i criteri, le vedute, i programmi del Ministero dei trasporti, in ordine al problema ferroviario delle regioni meridionali. Povero amico Salomone, che ti illudi di veder costruite le linee previste nientemeno che dalle antichissime leggi speciali per la Basilicata e la Calabria! Vi domandiamo dunque che cosa intendete fare, poichè dovete pur avere un programma. Quando sento il senatore Rocco dire che correrebbe la voce che il Ministero dei trasporti avrebbe addirittura escluso la Basilicata dal programma di ricostruzione, noi abbiamo il diritto di domandare che ci si forniscano delle spiegazioni e ci si dica a quali criteri si ispira la vostra politica su questo argomento. Il problema che propongo è pertanto un problema di carattere politico generale. Diteci insomma una buona volta che cosa vi proponete di fare, sia pure gradualmente, sia pure nell'ambito di otto, dieci, venti anni, per questo disgraziato Mezzogiorno. Non vi chiediamo niente di preciso, ma diteci voi qualche cosa! Diteci, per esempio, onorevole Ministro, perchè alle insistenze degli esponenti della provincia di Potenza per mettere almeno allo studio la ripresa della elettrificazione della linea Battipaglia-Taranto - che aveva già avuto inizio nel 1939 e che fu sospesa per il sopraggiungere della guerra - voi avete fatto sapere che tale opera non è considerata dal Ministero come una

urgente necessità. È una espressione, questa, laconica e sibillina, che avreste dovuto almeno chiarire spiegando quando credete che possa diventare necessaria su questa linea la trazione elettrica che sola potrebbe migliorare le comunicazioni della regione. Sapete voi che abbiamo dei comuni che distano – e non so se vi siano altri esempi nel resto d'Italia – fino a 100 chilometri dal più vicino scalo ferroviario? Non vi chiediamo nuove ferrovie; se ve le chiedessimo non ce le dareste; ci rispondereste come già altre volte, che la costruzione di nuove linee in regioni montuose presenta enormi difficoltà e non assicura alcun rendimento economico e che bisogna piuttosto costruire strade. È questa una vecchia storia: le leggi speciali per la Basilicata e la Calabria prevedevano dei programmi di costruzioni ferroviarie; passarono gli anni e i decenni; qualche tronco si costruì e magari furon proprio i meno convenienti; ma poi nel 1926 una legge fascista esonerò la società concessionaria delle Calabro-Lucane dall'obbligo delle nuove costruzioni e questo perchè si disse appunto che bisognava piuttosto fare delle strade. Così non avemmo nè strade nè ferrovie.

Signori, noi non facciamo nè della retorica, nè delle recriminazioni e neppure diciamo parole amare, come pur potremmo, come sono state dette da altri. Ho qui un giornale locale che non è della mia parte politica; un giornale cosiddetto indipendente, che, dopo aver dato conto della vostra risposta, relativamente alla elettrificazione della Taranto-Battipaglia, conclude l'articolo con questa espressione: « Lucani, non dimenticate! »

Io non chiuderò con simili parole minacciose, non chiuderò nemmeno con voli lirici. Vi dico soltanto che è ora di finirla. Io preferisco quell'onorevole ameno collega di quella parte (*indica la destra*) il quale un bel giorno in una interruzione gridò: « La questione meridionale non esiste! ». Preferisco la negazione assurda ma assoluta alla doccia scozzese di speranze e di delusioni che si alternano ininterrottamente da decenni. (*Applausi da sinistra*).

Ora noi siamo stanchi ed abbiamo almeno il diritto di dirvi: se voi non volete, se voi non potete, se voi non intendete affrontare una buona volta in modo organico questo angoscioso problema meridionale che ormai è fastidioso persino nominare, ditecelo francamente e lasciateci in pace, lasciateci alla nostra miseria, alla nostra amarezza, al nostro chiuso sdegno. Non parliamone più. Almeno ne guadagnerà in serietà il costume della nostra vita politica! (*Applausi e congratulazioni*).

Presidenza
del Vice Presidente ALBERTI ANTONIO

PRESIDENTE. Segue un ordine del giorno del senatore Romano Antonio, così formulato:

« Il Senato invita il Governo a disporre la costruzione del tronco ferroviario Regalbuto-Nicosia, del tronco ferroviario Giardini-Randazzo ed a disporre altresì un servizio di automotrici sulla ferrovia a scartamento ridotto Caltagirone - Piazza Armerina-Dittaino-Leonforte ».

Ha facoltà di parlare il senatore Romano Antonio.

ROMANO ANTONIO. Onorevoli colleghi, il mio ordine del giorno mira a mettere in evidenza delle lacune che esistono ancora nel sistema ferroviario della Sicilia, ma prima di mettere in evidenza queste lacune, che formano oggetto del mio ordine del giorno, debbo dolermi del fatto che alcuni, intervenendo nella discussione di questo bilancio, hanno poco serenamente valutato l'opera del Ministro Corbellini, quasi come se questi nulla avesse fatto. Ebbene, è giusto dirlo, il Ministro Corbellini è stato chiamato da tutti, all'estero e all'interno, il Ministro della ricostruzione ferroviaria. Onde bisogna distinguere: l'onorevole Ministro dei trasporti ha raccolto una triste eredità; non poteva quindi essere il Ministro della costruzione delle nuove linee ferroviarie, bensì doveva pensare prima alla ricostruzione di quanto era stato distrutto dalla guerra.

CAPPELLINI. Non sono di competenza del Ministro dei trasporti le costruzioni di nuove linee ferroviarie, bensì del Ministro dei lavori pubblici.

ROMANO ANTONIO. Dipendono da entrambi i Ministri.

Dicevo dunque che l'ordine del giorno da me presentato non mi dispensa dal rilevare l'imponente, la grandiosa opera di ricostru-

zione svolta in tutto il Paese. Noi abbiamo attraversato un periodo quasi uguale a quello che vivemmo all'inizio dell'Unità. Allora, nella impellenza di costruire una saldatura tra il Nord ed il Sud – saldatura che non esisteva – nella necessità di creare le circostanze atte a formare, dopo quella politica, una unità economica nazionale, il problema delle comunicazioni interne e della efficiente attrezzatura di esse fu per molti anni un problema di primo piano.

I governi che si sono succeduti dal 1943 in avanti si sono trovati nella stessa situazione, cioè di fronte a quello stesso problema con le variazioni di termini derivanti da oltre mezzo secolo di progresso nel settore ferroviario. Nell'immediato dopoguerra si sentì parlare – e tutti dobbiamo riconoscerlo per lealtà – di difficoltà merceologiche, di separazione di interessi tra Nord e Sud, separazione dovuta alle medesime cause, cioè alla paralisi degli scambi interni. Inoltre, tutti dobbiamo ricordare le speculazioni parassitarie che ci afflissero nello squilibrio tra possibilità produttiva commerciale e possibilità di trasporto.

Tutti questi inconvenienti furono una conseguenza delle distruzioni ferroviarie, della paralisi delle nostre ferrovie. La dotazione dei carri ferroviari – e questo lo doveva ricordare, e indubbiamente lo sapeva, anche l'onorevole Mancini nel suo discorso di ieri – fu ridotta del 40 per cento; quella delle carrozze viaggiatori del 17 per cento; le locomotive utilizzabili costituivano il 44 per cento della dotazione, i locomotori elettrici il 33 per cento, onde la capacità del traffico era notevolmente ridotta.

Se tutto questo l'onorevole Mancini ed altri colleghi avessero tenuto presente, avrebbero parlato in un modo molto diverso. L'intera opera di ricostruzione ferroviaria importa una spesa di 700 miliardi, e se ne sono spesi già 400 e più. Per le ferrovie dello Stato si lavora per oltre 3 miliardi al mese nel campo industriale e per poco meno anche in quello edile.

Oltre ai ferrovieri circa duecento mila lavoratori sono occupati per la ricostruzione ferroviaria. Questo, ripeto, ha attratto l'attenzione dei tecnici esteri. Il lavoro è stato poderoso e noi dobbiamo mandare il nostro saluto per questa meravigliosa ripresa non solo ai ferrovieri, non solo agli operai, ma anche al Ministro che è stato il pioniere di questa grandiosa opera di ricostruzione. (*Applausi*).

Ciò premesso, vengo al mio ordine del giorno. Esso riguarda il vecchio problema del completamento ferroviario, sia pure in forma ridotta, della rete della Sicilia. Come notate, io ho fatto distinzione tra opere di ricostruzione ed opere di costruzione. Noi al Ministro Corbellini dobbiamo riconoscere l'opera di ricostruzione. Quella di costruzione non poteva svolgersi contemporaneamente. Ma ora si avvicina l'epoca della ripresa delle costruzioni. Il mio ordine del giorno investe appunto il problema del completamento del sistema ferroviario della Sicilia. Ho sentito dire da qualcuno, mentre si leggevano gli ordini del giorno, che noi della Sicilia battiamo sempre lo stesso chiodo. Ma noi questo chiodo dobbiamo batterlo fino a quando non ci sarà una soluzione del problema e su questo punto sono d'accordo anche con l'onorevole Milillo. Noi sappiamo che nel 1941 la rete ferroviaria di tutto il Paese era di 16.600 chilometri, ossia di 375 chilometri per ogni milione di abitanti distribuiti in ragione di 11.600 chilometri nel centro-nord e di 4.900 chilometri nel sud. Ora, per sostenere la nostra richiesta, che si allaccia a quell'articolo della Costituzione che prevede l'intervento dello Stato per risolvere i problemi del Mezzogiorno, noi diciamo che se rapportiamo queste cifre alla popolazione del centro-nord ed alla popolazione del sud dovremmo avere chilometri 10.875 di ferrovie nel centro-nord e cinquemila chilometri nel sud. Invece si registrano nel Mezzogiorno 725 chilometri in meno, che rappresentano un percorso uguale a quello da Messina a Roma. D'altra parte bisogna anche riconoscere che in tutto il Mezzogiorno d'Italia, comprendendo in questa denominazione anche le Isole, oggi su 14 linee in costruzione solo due sono in costruzione nel Mezzogiorno. Una riguarda Palermo (si tratta di una rettifica della cosiddetta circonvallazione tra la stazione centrale e la stazione periferica di Lolli), l'altra riguarda Napoli per dei raccordi della rete del porto.

Dunque, delle 14 linee in costruzione solo due sono nel Mezzogiorno. Per la Sicilia c'è il primo Piano regolatore approvato il 9 aprile

1948, ma per ora solo una linea è appaltata e cioè pochi chilometri da Schettino a Regalbuto.

L'altra che fu costruita sotto il periodo del passato regime, cioè la Giardini-Randazzo, è stata oggetto di molte promesse appunto per questa situazione economica eccezionale del nostro Paese.

Il Consiglio dei Ministri nel novembre 1948 assegnò dal fondo E.R.P. 1948-49 20 miliardi su 89 miliardi. Ora, 69 miliardi sono stati in qualche modo forse già spesi, per gli altri 20 miliardi si ha la speranza che possa farsi qualche cosa. Il tronco Regalbuto-Nicosia, la cui costruzione fa parte del tronco più importante Trapani-Mercato Bianco-Nicosia-Catania, è un'aspirazione di quasi mezzo secolo che mira ad allacciare la Sicilia orientale con la Sicilia occidentale. Anni or sono venne completato il tratto Trapani-Alcamo, il secondo tratto previsto tra Alcamo e Mercato Bianco è rimasto sotto forma di progetto, per il terzo tratto Mercato Bianco-Nicosia non so se ci sia già un progetto, il quarto tratto Nicosia-Catania è stato eseguito in parte e precisamente da Regalbuto a Catania; questo tratto è stato abbandonato a causa della guerra, ma recentemente i lavori sono stati ripresi e si spera che nel prossimo anno la ferrovia possa già funzionare. Manca ancora il progetto del tratto Nicosia-Regalbuto. Nicosia è il centro delle Madonie, il suo sbocco naturale è Catania e sente il bisogno di arrivare celermente a quel mare; ecco la necessità per cui tutti i comuni di quella zona invocano la costruzione di questo tratto che deve unire Nicosia, Regalbuto e Catania. È una linea importante, la Trapani-Catania; darà vita a numerosi centri: c'è Alcamo con 65.000 abitanti, Camporeale, Roccamena, Corleone, Lercara Friddi, Regalbuto, Leonforte, Nicosia, tutti centri di produzione di grano, formaggio, mandorle e agrumi. Il tronco Nicosia-Regalbuto è stato sollecitato anche dai nostri connazionali in America. Infatti per volontà di questi nostri emigrati sono stato messo in rapporto con i rappresentanti dell'E.R.P. in Italia; ebbene, questi rappresentanti si sono mostrati favorevolissimi all'immediata costruzione di questo tronco, unicamente per aderire al desiderio dei nostri connazionali, che attraverso uomini influenti, come il senatore americano Muzzicato, hanno fatto presente la necessità di dare nuova vita al centro della Sicilia costruendo il tronco ferroviario che deve unire Nicosia, Regalbuto e Catania.

Lo stesso debbo dire per il tratto Giardini-Randazzo. Non è giusto che si dica che questo tronco costruito sotto il passato regime debba attendere per avere la sua armatura. Bisogna dimostrare a quelle popolazioni che il lavoro viene ripreso. Per l'altro argomento che riguarda la istituzione di un servizio di automotrici sulla linea Caltagirone-Piazza Armerina-Dittaino-Leonforte, debbo rilevare che proprio in questi casi si manifesta la concorrenza tra la rotaia e l'automobile; da Piazza Armerina per arrivare alla arteria maggiore che va da Palermo a Catania, bisogna stare in treno diverse ore.

Il viaggiatore preferisce servirsi dell'automobile per arrivare alla stazione di Enna o a Dittaino. Onde, la necessità di eliminare questo inconveniente. Nella recente fiera di Palermo sono state esposte delle automotrici per ferrovia a scartamento ridotto; la questione delle automotrici ha formato oggetto di due mie interrogazioni; il Ministro assicurò lo scorso anno che si stavano costruendo. Esse sono state esposte alla fine; è giusto che si mettano in attività in modo da difendere la rotaia dalla concorrenza dell'automobile. Dobbiamo fare in modo di dare la sensazione ai nostri connazionali d'America, che si sono agitati ed hanno sollecitato il rappresentante del Piano E.R.P. in Italia, che il Governo interviene sollecitamente nell'interesse della Sicilia. Dobbiamo ricordare che se abbiamo visto una mano tesa verso di noi nel momento della sventura, più che a noi stessi lo dobbiamo ai nostri emigrati che hanno dimostrato, nel momento più triste della nostra storia, di amare la Patria più di noi. Onorevole Ministro, fate sì che noi possiamo comunicare af nostri connazionali d'America che la ricostruzione delle ferrovie in Sicilia viene ripresa. I nostri connazionali, che hanno tenuto sempre alto il nome d'Italia in America, continueranno a difendere il nostro Paese e la nostra civiltà. (*Applausi, congratulazioni*).

PRESIDENTE. Segue un ordine del giorno del senatore Lussu, sottoscritto anche dal senatore Cavallera, così formulato:

« Il Senato invita il Governo a regolare l'elevazione delle tariffe dei trasporti in Sardegna in modo che non vengano menomate quelle agevolazioni esistenti precedentemente e a causa della brevità delle linee ferroviarie locali e a causa della percorrenza marittima necessaria per ricongiungersi alle linee ferroviarie della penisola ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Lussu.

LUSSU. Mi riservo di parlare in sede di votazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Vischia, per svolgere un ordine del giorno, così formulato:

« Il Senato, tenuto conto dei voti ripetutamente espressi dagli Enti Economici e Turistici Regionali (Camera di Commercio, Associazioni Sindacali, Enti Autonomi del Turismo ecc.), invita il Ministro dei trasporti ad affrettare la soluzione dei problemi ferroviari dell'Umbria e più precisamente:

a) riprendendo i lavori per la elettrificazione della Terontola-Foligno;

b) assegnando a questo tratto di linea materiale rotabile per viaggiatori più decoroso ed accogliente;

c) sollecitando la trasformazione a corrente continua dell'impianto elettrico della Centrale umbra;

d) portando a termine con minore lentezza i lavori di ricostruzione della Umbertide-San Sepolcro;

e) ricostruendo la Fossato-Umbertide e prolungando fino a Chiusi il tronco Perugia-Tavernelle;

f) dando inizio ai lavori per la ricostruzione della stazione di Perugia-Ponte S. Giovanni;

g) combinando gli orari ferroviari in modo che i viaggiatori umbri possano servirsi di tutti i treni della Roma-Firenze, rapidi compresi ».

VISCHIA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, io vi parlerò per la mia Umbria, la quale ha la disgrazia di non appartenere nè all'Italia settentrionale, nè all'Italia meridionale. In questa situazione essa è la regione più dimenticata di tutte. Eppure, non si viene in Italia senza sentire il bisogno di visitare l'Umbria. La mia regione, così ricca di opere d'arte e così ricca di impianti industriali, si trova, dal punto di vista ferroviario, nella stessa situazione nella quale si trovava 40 anni fa. Noi abbiamo le due vallate più importanti, la vallata del Tevere e la vallata del Nestore, che sono ricchissime, con due tronconi di ferrovia, i quali non hanno sbocco. Intendo riferirmi alla Terni-Umbertide-San Sepolcro e a quel tratto di linea che va da Perugia a Tavernelle, coi suoi 20 chilometri di ferrovia, costruiti recentemente, che non servono a nessuno, perchè sono tagliati fuori dalle grandi linee.

GENCO, *relatore*. Demoliamoli!

VISCHIA. Onorevole Genco, getteremmo via dei denari inutilmente. Lei farebbe lo stesso ragionamento che faceva quel tale che aveva comperato un automobile e siccome non aveva i soldi per la benzina, la teneva chiusa nel suo garage.

Questa è la stessa situazione in cui si trovano le nostre ferrovie dell'Umbria. Immagino quale sarà la risposta del Ministro. Le risposte in genere sono due: da una parte dirà che non è di sua competenza ma di competenza del Ministro dei lavori pubblici; dall'altra dirà che mancano i fondi per fare delle nuove costruzioni. Può darsi che egli abbia ragione, ma di fronte ad uno stato di cose, che non solo è dannoso per l'economia nazionale, ma lo è soprattutto per il bilancio dei trasporti, perchè nelle condizioni attuali la gestione delle ferrovie nell'Umbria è indubbiamente passiva, io penso che qualche cosa si debba fare per ottenere che tutto il nostro sistema ferroviario sia collegato alle grandi linee di comunicazione.

Intanto bisognerebbe cominciare col dare ai viaggiatori che attraversano l'Umbria la sensazione che attraversano un paese civile. Io ho sentito parlare delle ferrovie Calabro-Lucane e credo (i colleghi me lo consentano) che da queste ferrovie siamo un po' tutti ossessionati. Non le ho viste, non so come siano, ma penso che non siano peggiori di certe linee ferroviarie della mia Umbria nella quale, pensate, con città che si chiamano Perugia e Assisi, noi abbiamo treni che non hanno prima classe,

che non hanno seconda classe, che hanno semplicemente la terza classe e soltanto sui finestrini ogni tanto c'è un cartellino in cui è scritto « Seconda classe ». « Prima classe » non lo scrivono mai perchè il pudore non lo consente. Ora io vi prego di rendere almeno il materiale rotabile, che attraversa la nostra regione, un po' più accogliente. E questo credo, signor Ministro, che dalla vostra burocrazia voi potrete facilmente ottenerlo. E poi c'è l'altro problema degli orari ferroviari. Noi abbiamo alcune città della nostra regione da cui non si riesce a raggiungere il capoluogo della regione e a farne ritorno nella stessa giornata, perchè gli orari sono combinati in modo tale (io non li ho qui e mi guardarei bene dal leggerli anche se li avessi) che, per pochi minuti, non si riesce a prendere la coincidenza col treno che potrebbe riportare il viaggiatore nella stessa giornata alla stazione di partenza. E poi abbiamo la questione dei rapidi. Quante volte, signor Ministro, non ho bussato alla vostra porta amichevole e ospitale raccomandandovi che almeno un rapido si fermasse alla stazione di Chiusi per consentire ai viaggiatori di due regioni, l'Umbria e la Toscana, di accedere ad una grande linea servendosi di un mezzo molto rapido di trasporto? Mi è stato sempre risposto che questo non è possibile.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Per ora.

VISCHIA. Ma è possibile invece soltanto per i malati di fegato, perchè durante il periodo estivo si consente che i malati di fegato possano scendere alla stazione di Chianciano. Ebbene, se le cose continuano così, noi dell'Umbria ci ammaleremo tutti di mal di fegato (*Ilarità*) e solo allora potremo servirci di un mezzo rapido di trasporto.

Ed ora consentitemi una raccomandazione. Essa riguarda la stazione di Ponte San Giovanni che è stata distrutta in seguito alle operazioni belliche. Da Roma a Perugia il nostro Paese è tutto un cantiere e l'Amministrazione delle ferrovie ha fatto cose veramente magnifiche. Il Ministro Corbellini sa che noi gli vogliamo bene e lo ammiriamo; ebbene, lo ammireremo e gli vorremo bene ancora di più se egli ricostruirà rapidamente questa piccola stazione. Ricordatevi, onorevole Ministro e onorevoli colleghi, che non c'è nel nostro Paese soltanto l'Italia settentrionale o l'Italia meridionale, ma c'è anche l'Umbria! (*Applausi e approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Oggiano per illustrare il seguente ordine del giorno:

« Il Senato invita il Governo a provvedere prontamente:

a) perchè per i tratti, per i quali sia possibile, ma sicuramente ed anzitutto per quello Macomer-Nuoro, sia effettuato il passaggio alla rete di Stato delle linee della rete delle Società ferroviarie private della Sardegna;

b) perchè in ogni caso sia assicurato, nelle linee di tale rete, il miglioramento nel servizio da lungo tempo, in continuazione ed unanimemente richiesto dalle popolazioni sarde e dagli enti dell'Isola, e per il quale il Governo ha sempre dato assicurazioni e promesse ».

OGGIANO. Onorevoli senatori, come è evidente, l'ordine del giorno che vengo a svolgere si riferisce ad una questione particolare con proposte e richieste precise. Ciò non significa che vi è una rinunzia all'esame del problema generale isolano. Se ne è trattato in altra occasione e se ne tratterà ancora. Del resto posso aderire alle osservazioni ed ai rilievi che sono stati fatti nella seduta di ieri soprattutto dall'onorevole Ciasca, il quale ha voluto, ed ha fatto bene, trattare la questione dal punto di vista meridionale e insulare, avvicinando le necessità di diverse regioni di questa parte d'Italia. Ed alcune osservazioni di carattere generale sono state già fatte dal senatore Lamberti sulla situazione ferroviaria in Sardegna, che autorizzerebbero proprio ad un esame completo del sistema ferroviario, per vedere le ragioni per cui, dopo aver cominciato un lavoro che si può definire lodevole, ad un certo momento ci si è fermati non riuscendo a fare un passo innanzi.

Io, peraltro, e per lo scopo dell'ordine del giorno, considero con una valutazione benevola l'attuale stato di cose per quanto riguarda il servizio di Stato delle ferrovie sarde. Se non fosse così l'ordine del giorno non avrebbe ragione di essere, perchè nell'ordine del giorno si chiede proprio la statizzazione delle ferrovie secondarie e complementari. Ora, bisogna rico-

noscere che nel momento attuale, e soprattutto dopo gli ultimi interventi che sono stati fatti dal Ministro, il servizio statale ha migliorato parecchio. Quello che rimane in istato deplorevole o almeno non soddisfacente, e che deve essere attentamente osservato (ritengo lo abbia già fatto l'onorevole Ministro) è il servizio delle ferrovie secondarie e complementari. Questo è un servizio che non saprei come definire. Mi pare che l'onorevole Ministro si sia recato in Sardegna qualche mese fa e deve avere avuto modo di rendersi conto *de visu* della situazione. È intervenuto nell'aprile, salvo errore, l'onorevole Sottosegretario. Non so se sia riuscito a superare la prudenza degli amici che volevano non farlo viaggiare nel tratto Macomer–Nuoro, ma credo che abbia fatto il viaggio e sulla migliore delle automotrici che la Società ferroviaria aveva a disposizione. Per quel giorno ricordo che si è fatta una toletta speciale a Macomer e soprattutto a Nuoro, e naturalmente sono state nascoste le automotrici che fanno normalmente il servizio. Ce n'è una che sembra una carretta ed è quella che deve spesso collegare nientemeno Nuoro con Macomer per innestarsi – a dir così – nella rete statale con il diretto che reca ad Olbia e di lì nel continente i viaggiatori.

Spero dunque che la visita sarà stata proficua, cioè avrà portato ad accertare manchevolezze che di continuo sono state rese palesi. Tanto il Ministro come il Sottosegretario devono essere al corrente di quello che si è fatto: delle numerose richieste da parte di enti, da parte dell'Alto Commissariato per la Sardegna, dei pareri e delle richieste che sono stati formulati nelle riunioni di Cagliari del mese di gennaio di quest'anno. In quell'occasione tutto il sistema ferroviario sardo è stato posto in esame e si sono formulate delle precise domande, anzi addirittura è stato presentato uno schema di programma per i rimedi da attuare anche di fronte alla apprensione che aveva preso la popolazione sarda quando sembrava che si stessero per chiudere alcuni tratti delle ferrovie per sostituirli con servizi di autobus. Questa sostituzione non è avvenuta e credo che le apprensioni potranno essere fugate dalla constatazione della realtà, che cioè in definitiva il Ministro non si proponeva e non si propone l'eliminazione di qualcuno di questi tronchi che sono già pochi in Sardegna, per cui non c'è necessità di farli diminuire di numero. Le istanze presentate si accentravano soprattutto su questi due punti: statizzazione, per quanto possibile, dei tronchi delle linee secondarie e complementari ed in prima linea del tronco Macomer–Nuoro, e poi miglioramento dei servizi.

Per quanto riguarda la statizzazione, intendo che, dato il momento, essa incontra delle difficoltà, perchè il bilancio non è troppo ricco; e noi abbiamo tanto buon senso e siamo animati da tale spirito di serenità da sforzarci di comprendere anche le ragioni per cui non si viene incontro, malgrado tutte le promesse, alle richieste che noi onestamente e molto modestamente presentiamo. Ma tuttavia per certe cose e soluzioni mi pare si potrebbero fare dei passi innanzi. Si è detto, in occasione di qualcuna di queste visite, che era pronto, per esempio, un progetto per la statizzazione del tronco Macomer–Nuoro o per lo meno era allo studio. Io raccomando che lo studio non sia abbandonato o non sia abbandonato il progetto, specie se si è giunti a qualcosa di concreto. Nuoro è un capoluogo di provincia, Nuoro è a 58 chilometri di distanza da Macomer, lungo la linea ferroviaria. Occorrono tre ore per superare questa distanza. Cioè il trenino va, si arrampica, si abbassa, poi si ferma, sempre ansimando, alla velocità di quasi 20 chilometri all'ora. Si può immaginare che cosa rappresenti un viaggio simile di inverno, con il freddo che fa da quelle parti, e senza riscaldamento, o d'estate con il sole torrido, terribile, che rende quasi incandescenti le vetture. A proposito del servizio io vorrei ricordare un episodio, sul quale non sarebbe il caso di soffermarsi, un episodio quasi da ridere, ma che è molto espressivo. Qualche anno fa si raccomandava ai viaggiatori, tanta era la rovina dei carri e soprattutto delle vetture nelle quali dovevano viaggiare, di munirsi nelle giornate di pioggia di parapioggia perchè ci pioveva dentro. L'acqua non risparmiava neanche e soprattutto le vetture delle società ferroviarie. E credo che si raccomandi ai viaggiatori di munirsi anche di qualche altra cosa perchè i binari sono vecchissimi; da quando li hanno montati al primo impianto – credo che tutti

quanti portino la data del 1888 od anni vicini – non li hanno sostituiti. Molti, se pure non sono sfasciati, non sono in condizioni di resistere alla pressione e alla azione delle ruote. Lo stesso armamento credo sia in condizioni veramente pietose. Non so se l'onorevole Ministro sia stato messo al corrente di incidenti che sono avvenuti da qualche anno a questa parte, specialmente sul tronco che va dal Tirso sino a Bono ed anche in quello che arriva poi a Nuoro. Sono avvenuti dei cedimenti; delle traversine si sono bruciate ed il treno si è dovuto fermare e qualche volta, meno male, si è così evitato qualcosa di peggio, perchè con quella velocità era facile scendere come era facile risalire.

A questa situazione bisogna porre rimedio: tutta la Sardegna, nella parte che è servita da queste ferrovie secondarie e complementari, press'a poco si trova nelle stesse condizioni. Poco fa l'onorevole Lamberti parlava della ferrovia Sassari–Tempio–Palau, per la quale occorrono dalle 7 alle 9 ore di viaggio. La ferrovia che da Monti va a Tempio, vecchissima, è servita male; comunque, non credo si dia ai viaggiatori una sensazione migliore di comodità delle altre. I servizi collaterali, poi, sono completamente a terra. Basti ricordare che parecchi edifici che si trovano lungo le linee sono in rovina. Non si vogliono fare delle spese per ricostruzioni o riparazioni, neppure degli armamenti. Si ricorre però ad un sistema curioso e si fa una cosa molto semplice: se c'è da sistemare il tetto, per esempio, di una stazione ferroviaria, si prendono le tegole del tetto di un capannone; così l'edificio della stazione viene ad essere riparato ma viene a trovarsi in condizioni da non servire più l'edificio del capannone o del magazzino !

Credo che di queste cose il Governo sia stato informato; la relazione richiamata dal senatore Lamberti non è la sola; ce ne sono altre. La stessa deputazione della provincia di Nuoro non da molto tempo ha fatto pervenire uno studio particolareggiato con dati tecnici da tenere in buona considerazione. In conclusione è giusto che Nuoro sia servita meglio, come capoluogo di provincia, come capoluogo di una provincia che si può dire non ha sfogo e non ha comunicazioni ferroviarie con Cagliari e Sassari se non attraverso questo piccolo tronco che porta a Macomer.

Mi pare che la risposta possa essere affermativa. La sollecitudine del Governo non dovrebbe tardare a venir incontro a queste richieste. La statizzazione mi pare sia la forma più semplice di soluzione. Non certo lo sarà dal punto di vista finanziario; ma se si dovesse mettere davanti questa difficoltà, nessuna statizzazione si verificherebbe, come non si sarebbe verificato il riscatto dalla Società delle ferrovie sarde del tronco centrale che va da Sassari fino a Cagliari.

In secondo luogo bisogna che intervenga l'onorevole Ministro per ottenere che la Società concessionaria, per quel che riguarda questo tronco del quale ho parlato, e le altre Società concessionarie per gli altri tronchi mantengano il servizio proprio nelle condizioni in cui, nei tempi che corrono, deve essere tenuto. Altrimenti si darà l'impressione che non ci troviamo in una regione italiana, per la quale si esprimono i sentimenti di ammirazione e di vivo entusiasmo che abbiamo sentito avanti ieri e per cui l'onorevole Azara ha fatto i ringraziamenti che doveva, a nome di tutti i sardi presenti e lontani, ma in un territorio di colonia.

Bisogna che il servizio sia sistemato, bisogna che le società siano pressate e ci sono da parte del Governo, mi pare, le condizioni per poter ottenere il rispetto degli impegni assunti da tali compagnie. Del resto lo Stato versa ogni anno, per quel che mi consta, somme veramente straordinarie: che almeno una parte di queste somme sia impiegata nel miglioramento !

Quel che ho detto serviva dunque, come ho premesso, ad illustrare questi due punti particolari della questione delle ferrovie sarde, e particolarmente per la zona del Nuorese. Non aggiungo parola e mi voglio lusingare che quel che ho detto sia stato ascoltato benevolmente e siano benevolmente tenuti presenti i richiesti provvedimenti, che il Governo, e per esso il Ministro dei trasporti, vorrà adottare prontamente a beneficio delle mie contrade.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Caso per svolgere un ordine del giorno,

presentato insieme ai senatori Bosco Lucarelli e Lepore, così formulato:

« Il Senato raccomanda al Governo la costruzione del collegamento ferroviario di chilometri 42 fra Telese e Caianello, includendo i lavori nell'attuale programma delle nuove ferrovie Meridionali dell'esercizio finanziario 1949-1950.

« Con tale nuovo tronco ferroviario verrebbe attuata la diretta comunicazione della linea Bari-Foggia con la Cassino-Roma, attraverso la vallata del medio Volturno, raggiungendo la duplice finalità di creare una nuova direttissima fra le Puglie e Roma e di dare alle vaste provincie attraversate la possibilità di potenziare sollecitamente l'agricoltura e la nascente industria, secondo il programma in corso di attuazione per la valorizzazione dell'Italia meridionale ».

CASO. Onorevoli colleghi, nel mio ordine del giorno ho fatto una raccomandazione per la costruzione della ferrovia Telese–Caianello. È un progetto questo che quando ero all'Assemblea Costituente ebbi il piacere di presentare nel novembre del 1946 e che fece tutte le tappe felici attraverso gli uffici tecnici dei trasporti e dei lavori pubblici. Attualmente ho potuto avere la soddisfazione di sapere che il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha approvato la costruzione di questa nuova ferrovia, che sarà una delle più brevi come percorso ed una delle più importanti dell'Italia meridionale, di un'importanza addirittura nazionale. Infatti, attraverso il collegamento di 42 chilometri tra la stazione di Telese sulla Napoli–Foggia e quella di Caianello sulla Cassino–Roma, si crea la direttissima Bari–Foggia–Telese–Caianello–Cassino–Roma e si valorizza tutta la vallata del Volturno che non è servita da ferrovie e che è attualmente in fase di avanzata bonifica.

Le regioni che si avvantaggiano di questa ferrovia sono sopratutto le due estreme, il Lazio e le Puglie, e quelle intermedie del Sannio e di Terra di Lavoro. È una ferrovia che ha quindi una importanza nazionale e che è già arrivata a buon punto: è per questo che mi sono premurato, insieme con i colleghi Bosco Lucarelli e Lepore, di presentare quest'ordine del giorno con la viva raccomandazione che la costruzione della nuova ferrovia sia inclusa nel finanziamento in corso sul piano E.R.P.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale. Ha facoltà di parlare l'onorevole Genco, relatore.

GENCO, *relatore*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, ho seguìto con la più viva attenzione la profonda ed appassionante discussione che si è svolta sul bilancio di previsione del Ministero dei trasporti. Ma prima di rispondere ai singoli oratori, mi sia consentito di illustrare molto brevemente la relazione scritta. Ringrazio anzitutto vivamente così gli oratori che ne hanno detto bene, come quelli che l'hanno giustamente criticata. Non pretendo di avere fatto un lavoro completo e perfetto. La perfezione purtroppo non è di questo mondo. Ma mi si consenta almeno di rivendicare la passione con cui mi sono accinto a questo lavoro, per questo anno affidato solo a me, che per primo, senza false modestie, mi ritengo inadatto al compito, laddove, lo scorso anno, lo stato di previsione dello stesso Ministero fu affidato a due insigni colleghi: l'illustre mio professore senatore Focaccia ed il caro onorevole Tommasini, vecchio ferroviere e perciò competente in materia, che ora siedono ai miei lati come angeli custodi.

La relazione ha voluto illustrare l'importanza della rete ferroviaria nazionale, dando a voi un'idea sufficientemente chiara dell'enorme patrimonio di questa, che, a buon diritto, è ritenuta la prima delle Aziende dello Stato. Segue una relazione statistica aggiornata dei danni subìti attraverso il tormento della guerra, delle riparazioni eseguite a tutt'oggi e di quanto ancora rimane da fare per riportare la rete all'efficienza prebellica. Ho poi indicato le somme spese a tutt'oggi per dare una idea dell'enorme sacrificio finanziario sopportato dalla Nazione. Lo stesso ordine è stato seguìto a proposito delle linee concesse alla industria privata, ferrovie, tramvie, linee di navigazione interna, funivie e funicolari. I danni subìti da queste linee, tenuto conto della loro importanza, non sono meno rilevanti di quelli delle ferrovie dello Stato. Sono anche elencate le contribuzioni erogate dal Ministero dei trasporti per ripristinare queste linee concesse. Appare ben chiaro come in

questo campo si sia fatto assai meno che nel primo. La ragione è evidente: tra le linee concesse, infatti, ve ne sono alcune che per il loro limitato traffico sono passive e si appalesano ormai superate. Necessita quindi non sprecare milioni per ricostruzioni inutili quando oggi è possibile, con minore spesa, trasformarle, ammodernarle e addirittura sostituirle con nuovi, più moderni, più efficienti, più celeri mezzi di trasporto.

Questa esposizione statistica non è piaciuta a qualche collega. Io l'ho ritenuta utile per dare un completo panorama delle linee di comunicazione della Nazione, per metterne in evidenza la complessità ed efficienza e per interessare il Senato a questo problema delle comunicazioni, anche se la presenza dei senatori a questo dibattito, invero non molto numerosa, dimostra come il Senato non si interessi eccessivamente a questo problema, risolvendo il quale sarà definitivamente assicurata la ripresa economica della Nazione.

Segue poi l'esame vero e proprio dello stato di previsione del Ministero dei trasporti ed infine quello delle Ferrovie dello Stato che è un'appendice del primo. Ho fatto infine una rassegna, invero assai sommaria, di quello che rimane da fare per ultimare la ricostruzione e per compiere una trasformazione della rete che renda più efficienti i mezzi di comunicazione, sicchè il Senato e il Paese sappiano fin d'ora quali sacrifici si debbono ancora sopportare.

Ciò premesso, risponderò ai singoli oratori intervenuti nella discussione per la parte che mi compete, lasciando al Ministro di dire il suo pensiero in merito ai problemi generali. Chiedo sin d'ora venia se non potrò rispondere a tutte le obiezioni prospettate, se qualche osservazione mi sfuggirà e se, per necessità, in qualche punto dovrò fare della polemica.

Al senatore Rocco, che ha chiesto il completamento di alcuni tronchi delle ferrovie secondarie facenti capo a Potenza, risponderò che il problema, purtroppo, fino a quando non modificheremo questa conformazione dello Stato, che rimonta a parecchi decenni, fa ancora capo al Ministero dei lavori pubblici, e in particolare alla Direzione Generale delle costruzioni ferroviarie. Le dichiarazioni del Ministro Corbellini, da lei lamentate, che cioè la Lucania sarebbe stata esclusa dal piano di ricostruzione ferroviaria rispondono al vero, perchè le dichiarazioni del Ministro riguardano la ricostruzione delle ferrovie, non le nuove costruzioni, che sono quelle che a lei interessano, perchè di danni alle ferrovie la Lucania, che è molto vicina alla mia Puglia, non ne ha subiti eccessivamente dalla guerra e quei danni che ha subìti sono stati già riparati.

ROCCO. Si tratta di un prolungamento.

GENCO, *relatore*. Quella è una nuova costruzione. Lei ha lamentato che il Ministro abbia escluso dal piano di ricostruzione la Lucania. Bisogna prima intendersi sui termini ricostruzione e costruzione: le nuove costruzioni, onorevole Rocco, sono di competenza del Ministero dei lavori pubblici. Come meridionale e pugliese, che conosce ed ama la sua terra, non posso che essere solidale con lei nel chiedere che il problema del Mezzogiorno, nel quale rientrano la sua e la mia regione, sia finalmente risolto e in primo piano si trova il problema della sistemazione stradale e ferroviaria di cui parleremo in seguito. La ferrovia Laurenzana–Senise, di cui lei ha chiesto la costruzione, si compone di tre tronchi Laurenzana–Guardia Perticara, Guardia Perticara–San Martino d'Agri e San Martino d'Agri–Senise.

Altri tronchi ferroviari sono stati richiesti per la Basilicata da altri senatori e deputati. Risponderò in fine alle osservazioni del senatore Milillo. Di tutti i tronchi richiesti qualcuno potrebbe essere necessario per il volume di traffico che vi potrebbe presumibilmente affluire, ma tutto è subordinato alle possibilità del bilancio dello Stato e alle somme che si potranno mettere a disposizione delle nuove costruzioni ferroviarie. Ne parleremo a proposito del bilancio dei lavori pubblici e sarò io a darle una mano. Questo tronco che ella richiede ha una lunghezza di 68 chilometri che salirebbero ad 83 aggiungendo i 13 chilometri a dentiera che diventerebbero circa 15 ad aderenza naturale. Siamo un po' lontani dai 36 chilometri di cui lei parlava! Il costo di questo tronco nella zona lucana, e con il terreno che lei ben conosce, non può essere inferiore ai 6–7 miliardi. Quanto alle ferrovie calabro–lucane, risponderò per tutti al senatore Mancini quando arriverà il suo turno, poichè seguo l'ordine cronologico della discussione.

Il senatore Ferrari ha affermato che la politica del Ministero dei trasporti e di tutto il Governo è espressione degli interessi di una classe ed è perciò antidemocratica e antiprogressiva. Sono un po', come vedete, le solite parole, che di tanto in tanto sentiamo rivangare e rintronare qua dentro. Le conosciamo ormai per esperienza. La politica del pareggio, onorevoli colleghi, ristabilisce l'equilibrio e serve tutte le classi, non serve una determinata classe e perciò serve la Nazione stessa. Convengo che l'onorevole Ferrari è conseguente con le sue idee, perchè se le faccende dello Stato andassero male – e quello del mancato pareggio è uno dei motivi per fare andar male le cose dello Stato – aumentando il malcontento, si farebbero gli interessi del suo partito (*interruzioni, proteste dalla sinistra*) che solo attraverso il malcontento può trovare il terreno fertile per prosperare. Il senatore Ferrari ha lamentato le difficoltà economiche dei ferrovieri. Egli sa, ed io ne do comunicazione al Senato, che proprio stamattina nella 7ª Commissione, in sede deliberante, alla presenza del Ministro, abbiamo approvato il disegno di legge presentato dal Governo che aumenta in maniera niente affatto trascurabile le competenze accessorie per i ferrovieri, e particolarmente per quelle categorie che maggiormente sopportano i disagi di una vita di sacrifici. Il collega Massini dirà che queste competenze sono ben poca cosa, ma io potrei, con un confronto di tabelle, dimostrare che un macchinista, se non prende più di un professore di università giunto all'apice della sua carriera, prende quasi lo stesso. (*Interruzioni, proteste dalla sinistra*).

Ma io di questo non mi dolgo: faccio una constatazione che potrei avallare con la esposizione delle cifre.

MANCINI. Aumentate gli stipendi dei professori universitari!

GENCO, *relatore*. Vorremmo aumentare anche quelli dei senatori, ma purtroppo non è possibile.

Al senatore Ferrari che ha chiesto di sapere perchè i corrispettivi dei binari di raccordo sono diminuiti, rispondo che la diminuzione viene attribuita ad una supposta contrazione dei traffici. Osservo infatti che la diminuzione di questi introiti è conseguente al provvedimento emanato in data 1° marzo e cioè prima che venissero modificati i prezzi di trasporto con le variazioni delle tariffe del 10 febbraio scorso. Il traffico che fa capo ai raccordi si può considerare dell'ordine del 70–75 per cento del traffico a carico completo della rete. Il numero dei raccordi e delle concessioni di carico e scarico ha superato le consistenze dell'anteguerra; con la diminuzione dei corrispettivi si è inteso difendere questo traffico dalla concorrenza e promuoverne lo sviluppo. Si tenga presente che nell'esercizio 1947–48 sono stati introdotti nei raccordi circa 1.500.000 carri di fronte a due milioni circa dell'esercizio 1938–39, mentre sono stati caricati e scaricati circa 200mila carri in punto determinato nei confronti dei 365 mila carri dell'esercizio preso a riferimento.

L'onorevole Ferrari ha domandato anche quale sia la consistenza delle partecipazioni azionarie delle ferrovie. Preciso che l'Amministrazione ferroviaria partecipa alle seguenti società: Larderello, con due miliardi 454 milioni 666 mila; circa il 70 per cento del capitale complessivo che è di 3 miliardi e mezzo. Tale rilevante partecipazione si giustifica per i grandi vantaggi che l'Amministrazione si assicura nella fornitura a prezzi ridotti della energia occorrente per la trazione dei treni. Segue l'Istituto Nazionale Trasporti con lire 480 milioni. Le finalità dell'Istituto e la sua azione nell'acquisizione del traffico ai mezzi ferroviari spiegano l'esclusivo interesse delle ferrovie in questo Istituto. Alla C.I.T., l'Amministrazione ferroviaria partecipa con lire 162 milioni 216 mila e cioè per il 67,6 per cento dell'intero capitale azionario. La partecipazione trova la sua ragion d'essere principalmente nell'incremento del turismo interno e internazionale, quest'ultimo particolarmente ricco e utile non solo per le ferrovie ma per l'intero Paese. I dividendi sono indicati nel bilancio di previsione solo « per memoria » dato che si tratta di proventi di non sicura realizzazione.

Comunque è da tener presente che l'interessamento del Ministero in queste partecipazioni per le finalità degli istituti anzidetti non va giudicato in relazione all'entità dei dividendi. L'onorevole Ferrari ha trovato modesta la cifra di 950 milioni per utili di ma-

gazzino in rapporto all'importanza della gestione; si deve osservare che essa incide però non solo sull'utile, ma anche sulle perdite. In altri capitoli del bilancio sono registrate, infatti, perdite per 600 milioni. L'ammontare previsto è stato determinato in base alle risultanze accertate nella gestione del precedente esercizio attenendosi a criteri prudenziali suggeriti dal carattere di questi proventi. Non si esclude che a chiusura dell'esercizio si possano avere utili di maggiore entità. Per i capitoli 2-4-7-10 e 13, osservo che mancano in bilancio indicazioni precise. Lo stesso rilievo viene fatto per il capitolo che riguarda le spese per i lavori d'officina. Per questo ultimo viene osservato in particolare che non vi si rileva la spesa riguardante i lavori affidati alle officine private. È da tener presente che il bilancio rassegnato al Tesoro conteneva l'articolazione richiesta: la Ragioneria Generale ha creduto opportuno evitare questi dettagli nella considerazione che il bilancio viene approvato dal Parlamento per capitoli. Nessuna difficoltà credo abbia il Ministro dei trasporti a dare all'onorevole Ferrari, come l'ha dati a me, tutti quei chiarimenti ed elementi necessari per un particolare esame del bilancio. In particolare, per le officine, preciso che la spesa complessiva di 43.120 milioni si suddivide in 24.930 milioni per le officine delle ferrovie di Stato e 18.190 milioni per le officine private. Viene rilevato che la spesa per sussidi al personale è stata aumentata di una somma irrisoria, come irrisoria sarebbe stata quella dell'esercizio precedente, rilievo questo fatto anche dal senatore Tommasini. La questione dei sussidi viene determinata in relazione alle domande degli interessati e alla spesa dell'esercizio precedente. I sussidi sono erogati in casi particolarmente dolorosi. Si tratta di contributi speciali per fronteggiare situazioni di carattere eccezionale e non quelle normali derivanti dal trattamento del personale, non ancora adeguato al costo della vita.

Vengono giudicati insufficienti dal collega Ferrari gli stanziamenti di 4.710 milioni per spese complementari con appena milioni 610 di aumento sulla previsione precedente. Si deve por mente che con l'ultimo stanziamento nel bilancio in corso l'ammontare originariamente previsto di 4.100 milioni è stato portato, in relazione alle esigenze manifestatesi durante la gestione, a 5.050 milioni di lire. Ci si può augurare che un maggiore sforzo venga fatto per portare lo stanziamento alle effettive necessità, la cui portata sarà valutabile solo dopo effettuata la ricostruzione degli impianti.

Viene lamentato che lo stanziamento per i lavori di ricostruzione, che l'anno scorso era di 70 miliardi, quest'anno è di 57 miliardi. Ma questa non è una riduzione apportata dal Ministro, perchè la legge Einaudi assegnava alla amministrazione per la ricostruzione ferroviaria la somma di 165 miliardi così distribuita: 70 per l'esercizio scorso, 57 per l'esercizio in discussione e 38 per l'esercizio 1950-51. È indubitato che per completare il processo ricostruttivo della rete ferroviaria occorrano nuove e maggiori disponibilità finanziarie.

È stato anche domandato perchè nel bilancio non figura il prestito « Elfer » per obbligazioni elettro-ferroviarie, di nominali 25 miliardi, sottoscritto nello scorso anno. Nell'ultima nota di variazione al bilancio 1948-49 si è provveduto alla necessaria iscrizione nei capitoli di spesa della parte straordinaria, nonchè per la parte riguardante gli oneri per interessi ed ammortamento nella parte ordinaria.

Se ci fosse l'onorevole Ferrari avrei letto l'elenco delle quote di ammortamento di questo prestito.

E veniamo alle ferrovie e tramvie in concessione.

Lo sviluppo complessivo delle ferrovie e tramvie in concessione all'industria privata è di 7.600 chilometri di cui circa 5.300 chilometri di ferrovie e 2.300 chilometri di tramvie extra-urbane. I concessionari sono in numero di 94 di cui 50 per le ferrovie e 44 per le tramvie.

L'onorevole Ferrari ha lamentato che lo Stato non sia intervenuto adeguatamente nei confronti delle aziende municipalizzate. Intanto la legge esclude dal concorso dello Stato le spese sostenute dalle aziende stesse con i mezzi propri o riversandone il relativo onere alle amministrazioni comunali. È ovvio che lo Stato non può dare il concorso per quelle aziende le quali, avendo ottenuto dai Comuni, da cui dipendono, la sovvenzione, la hanno ottenuta indirettamente dallo Stato, che ha sovvenzionato a sua volta, con integrazioni di bilancio, i Comuni. D'altra parte le sovvenzioni

per aziende municipalizzate da parte dello Stato sono state di 2.680 milioni, rispetto al totale di 8.750 milioni concessi a tutte le linee di trasporto in concessione; si tratta di oltre il 30 per cento dei concorsi assegnato quindi alle aziende municipalizzate per i servizi urbani.

Non si è potuto deliberare nulla, a proposito dell'Azienda municipale di Bologna, che sta molto a cuore al senatore Ferrari, perchè l'istruttoria per l'accertamento degli elementi contabili, necessari per la determinazione del concorso dello Stato, è ancora presso il Genio civile di quel luogo.

Si è lamentato anche che lo Stato non eserciti un controllo eccessivo per le aziende in concessione. Ma io ho qui sott'occhio una statistica di sussidi concessi a queste ferrovie e, se non sbaglio, vi sono compresi anche alcuni o molti milioni assegnati dall'onorevole Ferrari, quando era Ministro dei trasporti. L'onorevole Ferrari, se non erro, è stato Ministro dei trasporti dal 13 luglio 1946 al 1° giugno 1947. Ebbene, le ferrovie calabro-lucane, di cui tanto si è parlato, hanno ottenuto, durante il Ministero Ferrari, una sovvenzione ordinaria di 22 milioni 510 mila lire, una integrazione di esercizio di lire 259.066.476 e un sussidio integrativo di 15.800.000 lire. Potrei elencare anche le altre cifre relative alle ferrovie Sud-est, alle Complementari sarde, alle Strade ferrate sarde, alla ferrovia Circumetnea, alla Siracusa-Vizzini, alla Nord-Milano. Me ne esimo, perchè credo che sia inutile insistere su questo argomento.

Credo di aver risposto a quasi tutte le domande rivoltemi dal collega Ferrari. Risponderò in ultimo anche al collega Mancini, a proposito della questione delle tariffe, ma mi piace notare, oltre alle contraddizioni rilevate dal senatore Tommasini, che mentre il senatore Ferrari vuole sussidiate le aziende municipalizzate - e fin qui sta bene - poi d'altra parte vuole abbandonate e buttate a mare le altre aziende private. Il trattamento deve essere uguale per tutte le aziende, private o municipalizzate, dal momento che sia le une che le altre esplicano egualmente servizi pubblici che interessano milioni di cittadini e sono tutte passive, perchè non si può concepire che una azienda in mano al Comune sia passiva e, trasferendosi in mano al privato, diventi attiva, o viceversa.

Un'altra contraddizione rilevo: egli vuole eliminare il contributo dello Stato alle Aziende esercitanti linee concesse. Non siamo d'accordo col collega Massini che queste aziende hanno del personale esuberante, ma c'è un mezzo per ridurre il loro *deficit*, quello di ridurre il personale allo stretto indispensabile. Ora, nella riunione della Commissione il senatore Ferrari - e io in parte sono stato del suo parere - si è opposto a questa facoltà data al Ministero di imporre le riduzioni di personale: ma allora, onorevoli colleghi, come si deve fare? Le aziende sono in *deficit* e per ridurre il *deficit*, non per eliminarlo, si deve ridurre il personale . . .

MASSINI. Sempre il personale!

GENCO, *relatore*. Onorevole Massini, attraverso il suo discorso non ho avuto lumi sufficienti su come ella trovi il bandolo di questa matassa!

RISTORI. Avete dimenticato il diritto al lavoro sancito dalla Costituzione?

GENCO, *relatore*. Non dico nè ho detto che bisogna mandarlo via; il personale bisogna mantenerlo, esso ha il diritto al lavoro, come lei ha detto. D'altra parte bisogna pure che lo Stato faccia dei sacrifici, perchè se si manda via del personale, dovrà poi fare il sacrificio di pagargli il sussidio di disoccupazione. Il senatore Ferrari dice che, in base all'articolo 43 della Costituzione, lo Stato può espropriare determinate imprese, che si riferiscano a servizi pubblici essenziali. Non credo che il problema sia così semplice; non creda l'onorevole Ferrari che si possa risolvere solo con un semplice disegno di legge. Non calcola la somma che occorrerebbe spendere per attuare questa proposta? Il senatore Ferrari ancora accusa il Ministro Corbellini di fare una politica inspirata ad una costante preferenza per i concessionari privati. Ma anche il senatore Ferrari fu Ministro dei trasporti in una certa epoca, e che cosa fece nei riguardi delle ferrovie in concessione?

Il senatore Ferrari ha detto che nella mia relazione si propone la riduzione di personale per le Ferrovie dello Stato. Io non pretendo proprio nulla; ho detto che il personale si elimina automaticamente per limiti di età e

quindi si riduce, salvo le assunzioni necessarie, che occorre fare con concorsi appositi. Occorre lasciare che le ferrovie si sfollino un po' perchè il personale è in un certo senso esuberante, sopratutto se si tiene conto dei perfezionamenti tecnici e meccanici delle ferrovie, che richiedono un quantitativo sempre minore di personale. Siamo giunti agli apparati centrali. Stiamo per arrivare alla marcia strumentale, abbiamo il freno continuo anche per i carri merci. Non occorrono più tanti frenatori; qualcosa si fa in questo campo, si cammina sempre e dove occorrevano due persone, ora ne occorre una. La naturale eliminazione avviene per limiti di età. Se qualcuno desidera saperlo, io faccio presente che in questo mese fino al 22 giugno la situazione dei collocamenti a riposo su domanda era la seguente: numero di esoneri deliberati, badate, su domanda del personale, 3.007, così ripartiti: personale degli uffici 369; personale delle stazioni 709; personale dei treni 539; personale di macchina 219; personale di linea 185; personale tecnico ed operaio 498; personale di manovalanza 484; personale di navi traghetto 4. I provvedimenti in corso di approvazione riguardano altre 848 unità, suddivise in un certo modo. Quindi, tutto sommato, tra quelli che sono andati a riposo e quelli che vi andranno prossimamente, sono circa 4.000 unità, e pertanto le cifre da me esposte nella relazione subiranno una riduzione.

Il collega Ferrari ha insistito sulla creazione e sul funzionamento del Consiglio dei trasporti. Anche io ho insistito su questo punto, e quindi siamo dello stesso parere; e non siamo solo una volta tanto d'accordo, bensì spesse volte: soltanto le vie sono diverse. Posso assicurare l'onorevole Ferrari e quelli che hanno parlato di questo problema, che è pronto già un disegno di legge per l'istituzione di questo organo, che, io spero, darà un impulso alla sistemazione generale del servizio dei trasporti. La sua creazione interessa più di un Ministro, e dobbiamo da parte nostra sollecitare quelli che è necessario smuovere perchè lo Stato si rammoderni anche esso un poco. Onorevole Ministro, parliamo di ammodernamenti della rete di trasformazione, di nuovi ritrovati, ma i ministeri, purtroppo, sono quelli che erano all'epoca di Quintino Sella.

Il senatore Tommasini ci ha parlato dei contrattisti. I contrattisti esistenti al 1° dicembre 1948 erano 10.358. Fino ad oggi ne sono andati in ruolo, cioè dichiarati idonei 6.582, ne sono stati ammessi nei ruoli 1.877, e ce ne è ancora un certo numero *sub judice*.

Rispondiamo ora ai diversi oratori. Il collega Mancini ha lamentato che io, meridionale, non abbia speso una parola a favore del Mezzogiorno. Mi dispiace smentire il collega Mancini: l'ho già fatto altra volta. Non consento che egli si ritenga superiore ad alcuno degli altri meridionali in amore verso la nostra terra. Sono meridionale anche io e amo la mia terra, la nostra terra, precisamente come l'ama lui; soltanto che le cose le vediamo in un modo un pochino diverso.

L'onorevole Mancini ha anche detto – avendo io interrotto il collega Tommasini a proposito del personale delle ferrovie secondarie, delle tramvie, funivie, ecc., dicendo che era di 77.000 unità – che da sue informazioni tale personale era formato da 37.000 unità.

Egli dice di essersi informato presso le organizzazioni sindacali: non vorrei che questo numero rappresentasse la parte organizzata rispetto al totale, che, ripeto e confermo, è di 77.000 unità.

Il collega Mancini ha anche parlato delle ferrovie calabro-lucane. Sono il primo a non esserne affatto contento. Egli dice che abbiamo dato 900 milioni. Ma se egli ricorda bene con la legge n. 117, che abbiamo approvato nei mesi scorsi, noi abbiamo concesso 900 milioni nei due esercizi, quello decorso ed il presente, milioni che rappresentano una quota parte della somma occorrente per fornire le automotrici necessarie sulle nostre linee secondarie. L'intera somma occorrente era di 1.230 milioni; lo Stato è intervenuto con un *prestito* di 900 milioni, restituibili in venti anni con gli interessi del 5 per cento. Io non intendo prendere le difese di nessuno, ma posso assicurare che proprio in questi giorni presso il Ministero si trova una proposta delle ferrovie calabro-lucane, per cui invece di fare venticinque automotrici, di cui alcune articolate, altre a carrelli, se ne facciano ventiquattro a carrelli ed otto vetture per rimorchio, quindi un complesso di trentadue vetture, con una spesa che si avvicina a quella preventivata.

MANCINI. Io non ci vedo chiaro. Si informi.

GENCO, *relatore*. Io mi sono ben informato, perchè ho un po' anche io la responsabilità di quel progetto di legge, avendolo avallato col mio nome, essendone relatore.

Ho scritto nella mia relazione che il personale in parte era scontento dell'E.N.P.A.S.. Mantengo quel che ho detto. Onorevole Massini, ho qui due giornali che posso mostrarle, con articoli scritti da ferrovieri. Io credo che siano ferrovieri anche i medici di reparto e i capistazione. Invece per lei sono ferrovieri solo i macchinisti e i fuochisti.

Io le ho domandato se lei era a conoscenza delle somme erogate dall'E.N.P.A.S. ai ferrovieri. Invece io sono a conoscenza delle ritenute fatte al personale e del contributo dato dall'amministrazione ferroviaria: si tratta di 717 milioni per parte, con un totale quindi di circa un miliardo e quattrocento milioni. Per l'esercizio 1948-49 il contributo arriva ad un miliardo e settecento milioni; il maggiore importo deriva dai miglioramenti economici in base alla legge n. 149 dell'anno in corso. Nel bilancio di previsione per l'anno 1949-50 sono previsti per l'E.N.P.A.S. due miliardi e venti milioni. Di queste somme quante ne vengono erogate per sussidi ?

Ora sono anche io impiegato dello Stato e sono anche io iscritto all'E.N.P.A.S. Posso dichiarare che in tanti anni non sono mai riuscito ad avere un centesimo, pur avendo avuto qualche malattia in famiglia.

Mi sono domandato nella relazione che cosa costava all'amministrazione la gestione de « La Provvida ». Se l'onorevole Ministro mi consente vorrei leggere questi dati che mi sono procurato. L'ammontare annuo approssimativo valutato in base ai dati accertati per il primo semestre 1948-49 è il seguente: competenze del personale di ruolo e non di ruolo lire 471 milioni; questa somma è determinata senza tener conto dei miglioramenti disposti con l'ultima legge; contributi amministrativi all'O.P. e all'E.N.P.A.S. per il personale di ruolo, all'I.N.A., all'I.N.P.S. (istituto di previdenza sociale) per il personale non di ruolo, 64 milioni, conto totale di spesa del personale 535 milioni, prestazioni varie, come fitto di locali, energia elettrica, consumo di acqua, riscaldamento, telefono, 20 milioni; sono in totale 555 milioni; a questa somma si aggiungono altri 34 milioni per gli ultimi aumenti al personale per spese varie ed arriviamo a 589 milioni, che l'amministrazione spende per la gestione de « La Provvida ». «La Provvida» dovrebbe destinare una parte dei suoi utili di gestione, previsti in 300 milioni, e cioè 280 milioni a parziale rimborso delle spese sostenute dall'amministrazione ferroviaria; negli esercizi decorsi «La Provvida» rimborsava allo Stato 8 milioni; credo pertanto che sia ben poco quello che riceve lo Stato da «La Provvida». Con lo sviluppo delle cooperative credo sia da esaminare la convenienza di spendere tali somme a questo titolo.

Ed adesso una particolare risposta al senatore Milillo. È stata chiesta da tutti i senatori che hanno parlato, specialmente nello sviluppo degli ordini del giorno, la ferrovia di Peretola ! Purtroppo noi italiani siamo così esigenti che vorremmo una ferrovia per ogni paese e un treno per ogni persona. L'italiano dimentica piuttosto facilmente le cose e così abbiamo dimenticato di aver perduto la guerra, uscendone stremati; si è dimenticato che da Bari a Roma ci volevano cinque o sei giorni di treno, mentre ora si va tra queste due città velocemente e comodamente in poche ore; si è dimenticato l'enorme sforzo compiuto. Il collega Milillo ha ripetuto, calcando le tinte, le stesse cose che dissi io parlando su questo bilancio lo scorso anno; ma il problema della Basilicata non si può risolvere in un anno; dice che non ha visto nulla che sia stato fatto in questo periodo. Questa mattina mi è capitato un bollettino dell'E.R.P. in cui leggo che il consorzio di bonifica della media valle del Bradano ha avuto 420 milioni e il consorzio di Metaponto della stessa città di Matera 820 milioni. Sono un miliardo e 240 milioni per la Basilicata che serviranno per tracciare un certo numero di strade. Amici miei, dobbiamo cominciare ad orientarci su un'altra strada; credo di avere detto, non con la competenza con cui lo dirà il Ministro e con la competenza con cui l'ha detto qualcuno di voi, che bisogna abbandonare questa idea che laddove ci sono delle strade ferrate bisogna prolungarle; probabilmente le ferrovie non sono più economiche, probabilmente al posto di una ferrovia

ci potrà essere un'autostrada, una filovia. Ecco perchè ho invocato che il Consiglio dei trasporti si occupi della sistemazione generale di quello che riguarda strade, ferrovie, trasporti in genere.

Affrettiamoci ad approvare la legge per il Consiglio Superiore; ci saranno competenti che potranno dire la loro parola, ma non commettiamo l'errore che è stato commesso, ricostruendo alcune ferrovie, che, se non fosse sopraggiunta la guerra, bisognava demolire. Io ho qui un elenco di linee per le quali la Commissione, appositamente nominata dal Ministro, ha deciso che non si procederà più alla ricostruzione; questo è un buon passo avanti. Nè l'onorevole Cappellini vorrà farmi credere, con le sue interruzioni, che Urbino sia tagliata fuori dal mondo. Io in verità mi preoccupo di più dei paesi della Basilicata e della Calabria che non hanno strade, mentre Urbino, come è noto, ha una magnifica strada che la unisce al litorale adriatico. E lo stesso vorrei dire all'onorevole Macrelli che ha parlato della strada per San Marino e lo stesso a tutti gli altri che hanno presentato ordini del giorno in merito. Io penso che il Ministero debba fare uno sforzo per armonizzare e regolare un pochino meglio gli orari ferroviari; vi sono delle linee, specialmente le secondarie, anche dell'Umbria, dove gli orari sono quelli che sono. Ed ho finito.

CAPPELLINI. Ci deve parlare dell'aumento delle tariffe ferroviarie!

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. A quelle permettete che ci pensi io; quelle non le ha fatte l'onorevole Genco. La responsabilità è mia.

GENCO, *relatore*. Onorevole Ministro, vorrei esprimere anche il mio pensiero su questo problema. L'onorevole Cappellini sa che non ero favorevole all'aumento delle tariffe e non lo sono tutt'ora. La Commissione però ha dovuto riconoscere che l'unico modo per risolvere il problema del bilancio del Ministero era quello delle tariffe. Sono contrario anche perchè l'aumento delle tariffe, onorevole Cappellini, probabilmente danneggia in modo particolare il nostro Mezzogiorno che si trova all'estremo lembo d'Italia, ma questo non esclude che il Ministro non possa a seguito delle accertate conseguenze degli aumenti, trovare il modo di fare ritocchi e di accettare magari la mia richiesta di apportare delle riduzioni per il trasporto di materiale. È stato anche lamentato il pessimo stato delle carrozze su alcune linee, ma io voglio aggiungere che vi è del ritardo nella consegna del materiale ordinato per effetto della « non collaborazione » nelle officine. Occorre, specialmente in una azienda come quella ferroviaria, un minimo di ordine e di disciplina ed è per lo meno inopportuno criticare quei dirigenti che si preoccupano di ristabilire disciplina e regolarità non soltanto negli orari. Ed ho finito.

A Villa Patrizi c'è un monumento al ferroviere, un monumento a tutti i ferrovieri caduti per la Patria. Ebbene io, nel pensiero per quei caduti, intendo accomunare tutti quelli che sono caduti nel forare le montagne o nel gettare i ponti per dotare la nostra Nazione di questa efficiente rete ferroviaria che ci porta, se non al primo posto in Europa, in uno dei posti di centro; intendo ricordare tutti quelli che sono caduti in guerra, come tutti quelli che sono caduti in pace al loro posto di lavoro; e permettete che mandi anche il mio saluto ai ferrovieri in servizio, a questi oscuri artefici che compiono il loro dovere di notte e di giorno, guardando la vita dei cittadini che viaggiano e assicurando, col continuo camminare dei treni, la circolazione sanguigna nelle arterie vitali della Nazione. (*Vivi applausi e congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Corbellini, Ministro dei trasporti.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, ho ascoltato con molta attenzione quanto è stato detto in materia di trasporti, particolarmente attinente alle attività che si controllano o si gestiscono in modo diretto dagli organi del Ministero che ho l'onore di dirigere.

La generalità dei vostri interventi, salvo rare eccezioni come quelle dell'onorevole Ruini e dell'onorevole Ferrari, si è localizzata su determinati argomenti specifici; onde a me sembra che sia compito del rappresentante del Governo, in una discussione così ampia e diffusa che però ha assunto tale caratteristica di trattazione, riassumere quanto è stato detto facendone una sintesi generale.

Trarrò argomento dai casi particolari da voi illustrati per dare direttive concrete che, pur derivando molte volte dalle stesse vostre osservazioni, consentano tuttavia di tracciare una linea di condotta ben determinata.

Così che, onorevoli colleghi, vi potrà apparire quale sia stata la politica dei trasporti che in questi due anni, in cui ho avuto l'onore di appartenere al Governo, abbiamo seguito, e quali risultati siano stati raggiunti.

Molti di essi non sono ancora evidenti, perchè in via di elaborazione; ma nell'insieme del nostro programma abbiamo una strada da seguire che ci dovrà portare alla mèta.

Questa mia esposizione avrà sostanzialmente lo scopo di indicarvi, a grandi linee, quello che è stato fatto e quello che abbiamo intenzione di fare.

Darò anche qualche altra risposta ai singoli oratori dopo quelle che ha fornito il senatore Genco poco fa.

Per avere anch'io un ordine definito di esposizione seguirò lo stesso che ho trovato nella relazione presentata al vostro esame dalla nostra 7ª Commissione.

Comincerò quindi con qualche ragguaglio sulle caratteristiche della ricostruzione ferroviaria: come essa si è realizzata in passato e come si concreterà in avvenire in base al programma degli stanziamenti autorizzati o da autorizzare.

I. – PARTE STRAORDINARIA DEL BILANCIO DELLE FERROVIE DELLO STATO: CRITERI GENERALI SULLA RICOSTRUZIONE.

Debbo subito rilevare che nella ricostruzione ferroviaria siamo giunti ad uno stadio che ci permette di dare uno sguardo panoramico completo ed organico specialmente sul lavoro di questi due ultimi anni. Esso ci consente sopratutto di avere idee chiare, maturate nell'esperienza passata, per completare quello che ancora ci rimane da ricostruire.

È evidente che tutte le lamentele o le richieste venute dal Senato in questa discussione per sollecitare lavori che ancora non siano stati eseguiti o per migliorare servizi, hanno una origine comune dovuta al fatto che siamo ancora in pieno lavoro di ricostruzione.

Che se gli onorevoli Colleghi avessero espresso le loro osservazioni in una effettiva situazione di equilibrio e di regime, cioè a ricostruzione ultimata, mi sentirei in difetto per non aver compiuto quella parte di dovere che compete al Ministro dei trasporti. Siccome siamo ben lungi da una situazione normale, è evidente che le vostre critiche trovano tutte origine nel disagio che esiste in quei settori dove la ricostruzione non ha ancora agito.

Nessuno di voi, dei banchi dell'opposizione, si è soffermato per un istante a dire: « Ci siamo compiaciuti e siamo contenti dei lavori già ultimati dopo le distruzioni e che interessano la nostra regione ». Mi avete solo ripetuto: « Noi stiamo male, vogliamo migliorare i nostri trasporti che attendono ancora la ricostruzione. Provvedete, non indugiate ».

Purtroppo la ricostruzione ferroviaria non si risolve semplicemente con richieste più o meno rapidamente realizzabili fatte allo scopo di dimostrare l'insufficienza del Governo. Essa è in corso d'attuazione e nessuno è in grado di fare miracoli.

Abbiate quindi la cortesia di riconoscere almeno che la parte di lavoro non ancora compiuta è precisamente quella che si riferisce al completamento della ricostruzione.

Vi sarà sempre qualcuno che dovrà attendere di più di qualche altro in relazione ai programmi generali, ai quali, quasi sempre, sono subordinati quelli particolari.

La ricostruzione ferroviaria italiana deve giungere non solo allo scopo di ripristinare le opere distrutte, ma di ricostruirle in modo razionale e moderno per ottenere uno strumento sempre più efficace di stimolo dei traffici su rotaia che sono necessari per la ripresa economica del nostro Paese.

Se dunque entro il 1952 la ricostruzione della economia generale nel suo complesso, in virtù delle realizzazioni del piano E.R.P. a lungo termine, (che furono così chiaramente illustrate al Senato dal Ministro Tremelloni il 31 maggio passato) farà godere ad ogni cittadino italiano un livello economico di vita che in media risulterà superiore, come è previsto nei nostri programmi, del 10 per cento di quello anteguerra, sarà necessario che anche l'efficienza globale di tutti i trasporti terrestri, ed in particolare di quelli su rotaia, raggiunge nello stesso periodo di tempo un livello aumentato in conformità, in modo però

che tenga conto che, nel frattempo, ci sarà stato un aumento della popolazione.

Ci siamo proposti, nel problema della ricostruzione, di giungere alla fine del nostro lavoro portando la potenzialità media delle Ferrovie dello Stato nell'ordine di circa il 20-25 per cento superiore all'anteguerra.

Questo è un punto fermo della nostra ricostruzione.

Ed allora ne deriva la conseguenza che i lavori da eseguire per la sostituzione delle opere distrutte devono essere fin d'ora concepiti e realizzati in modo da tener conto di queste prossime future esigenze.

Ho voluto rilevare ciò perchè dalla premessa scaturisce subito come conseguenza che la nostra opera deve necessariamente venire divisa in due parti.

In primo luogo abbiamo dovuto e dobbiamo ricostruire il distrutto con i giusti criteri di modernità e di ampiezza che siano contenuti entro i limiti che vi ho or ora indicato; e solo successivamente provvederemo ad aumentare l'efficienza ed a migliorare quanto è tecnicamente superato, o vecchio, o comunque inadeguato alle necessità future dei trasporti ferroviari.

Perchè troppo spesso – consentite che io qui lo rilevi – si confondono e si sovrappongono queste due necessità, pur tra loro chiaramente distinte.

Per esempio il senatore Rocco, parlando dei fondi E.R.P., ne chiede una parte per la nuova costruzione di una linea a scartamento ridotto, mentre tali fondi fino ad oggi sono stati sempre stanziati per la ricostruzione.

Altri senatori hanno fatto una medesima domanda, dimodochè è necessario, per chiarezza, dividere i due compiti.

Tutte le richieste di nuove ferrovie che avete qui espresse, sono di carattere quasi sempre locale o vicinale o risolventi economie di trasporto a raggio limitato.

Ho fatto un conto, mentre ascoltavo le vostre parole, ed ho visto che, grosso modo, con i dati che potevo con approssimazione ricordare stando seduto in questo banco, per esaudire le richieste fatte da voi per nuove costruzioni, che nulla hanno a che vedere con la ricostruzione, la spesa verrebbe ad assommare a qualcosa come 65 miliardi.

Esse non hanno avuto alcuna coordinazione tra loro, perchè sono l'espressione spontanea del desiderio di ognuno di voi, magari giustissimo e qualificato, che portate qui la voce di popolazioni delle vostre contrade. Sono richieste quasi sempre fatte senza conoscere a fondo la portata dei problemi e senza vedere se le loro esigenze, nel piano generale di tutta l'economia del Paese, vengano soddisfatte in pieno da certe soluzioni che hanno spesso la patina del vecchio e sono disorganiche oppure superate dall'incalzare del progresso.

Occorre dunque ripetere che dobbiamo in questa prima fase del nostro lavoro dare l'assoluta precedenza alla ricostruzione e tenere in disparte questi problemi di potenziamento dei trasporti terrestri.

Ma è bene mettere in evidenza anche che chi osserva una opera ricostruita con criteri moderni e razionali è sempre portato a confrontarla con l'opera vecchia vicina che non ha subito danni e che perciò viene ancora utilizzata. Ed istintivamente, dal confronto rileva tutte le deficienze e le lacune e chiede che anche questa venga subito sostituita e modernizzata.

Occorre che vi difendiate da questo pericolo di naturale desiderio del progresso.

Le opere ricostruite si alternano con quelle vecchie con un avvicendarsi spesso irrazionale che è dipeso dalla guerra. La sistemazione di tutto il complesso di antico e recente non può che venir fatta gradualmente e in un periodo adeguato di tempo.

Ad esempio, al principio di questo secolo, il Piemonte fu all'avanguardia della trazione elettrica ferroviaria col sistema trifase per servizi pesanti. Oggi i suoi impianti sono superati da quelli della trazione a corrente continua, ma non è possibile pensare subito alla trasformazione, che solo si è attuata per il tratto della linea a sud di Genova, da Viareggio a Genova-Brignole.

Numerosissimi altri casi vi potrei citare specialmente nell'Italia centro meridionale; alcuni, del resto, mi furono ricordati dai senatori Mancini e Ciasca. Non mi sembra opportuno però entrare in troppi particolari.

Siamo dunque ancora nella prima fase che è la più faticosa della ricostruzione.

Soltanto quando avremo ultimato, o quasi, la ricostruzione del distrutto potremo intensificare il ritmo del rinnovamento degli impianti antichi, e fare anche quelle nuove costruzioni ferroviarie che saranno necessarie all'economia del Paese e che sono subordinate ad altre esigenze generali, delle quali ha parlato il senatore Ruini, specialmente nei rapporti di ripartizione del traffico fra ferrovie a scartamento normale e ridotto e strade ed altri mezzi di comunicazione, che dovranno tutti venire disciplinati da un piano organico di coordinamento dei vari sistemi.

Rispondo al senatore Ferrari che effettivamente da tempo ci siamo posti un programma organico della ricostruzione delle ferrovie che è stato elaborato sin dai primi mesi immediatamente successivi alla liberazione.

È questa una delle ragioni del successo perchè il lavoro di oggi ha radici molto profonde e lontane negli anni addietro.

Esso fu iniziato dal Comando Alleato a mezzo del Military Railway Board che risiedeva qui a Roma, lavoro che proseguì successivamente a cura diretta del Ministero dei trasporti (1).

In seguito abbiamo perfezionato i nostri programmi ed attualmente proseguiamo per portare a termine quelle parti che nei primi tempi, nel periodo cioè in cui eravamo spinti dall'ansia di ripristinare al più presto le comunicazioni ferroviarie indispensabili, furono solamente abbozzati.

In ogni modo sono d'accordo con gli onorevoli Ruini e Ferrari e con gli altri oratori nel riconoscere che il lavoro in corso non deve comunque essere nè interrotto nè rallentato.

Si tratta di superare la difficoltà più grave, che è quella di trovare i fondi necessari per il suo finanziamento avvenire.

Allo scopo di illustrare questo argomento mi soffermerò, per quanto molto sommariamente, data l'ora avanzata, sulla valutazione del peso finanziario che abbiamo sopportato e dovremo sopportare per il completamento delle opere di ricostruzione; così fisseremo le idee sul programma che ci resta ancora da compiere.

Vi posso citare alcune cifre che si riferiscono al 30 giugno 1949; esse sono quindi un po' più aggiornate di quelle che ha dato il Senatore Genco nella sua relazione al bilancio e che si riferiscono a qualche mese fa.

Per non tediarvi con lunghe elencazioni, consentitemi che io aggiunga a questa relazione orale alcuni prospetti e grafici relativi al lavoro fatto e a quello ancora da eseguire. I grafici, se l'illustre Presidente del Senato vorrà eccezionalmente consentirlo, potranno trovar posto in allegato al resoconto a stampa della presente seduta.

(1) Cfr. E. LO CIGNO, G. CORBELLINI, *Facciamo il punto della ricostruzione ferroviaria.* «Ingegneria Ferroviaria», gennaio 1947.

TABELLA N. 1

RICOSTRUZIONE DEGLI IMPIANTI FISSI E FABBRICATI

(Situazione al 30 giugno 1949)

IMPIANTI	Unità di conto	Consistenza anteguerra	Danneggiati o distrutti		Ricostruiti		Da ricostruire	
			Quantità	% 100 C/B	Quantità	% 100 D/C	Quantità	% 100 E/D
	A	B	C		D		E	
BINARI	Km.	28.210	7.074	25,1	5.834	82,5	1.240	17,5
PONTI IN FERRO (sviluppo)	ml.	78.686	34.976	44 –	19.540	56 –	15.436	44 –
PONTI IN MURATURA (Sviluppo)	»	242.497	68.292	23 –	50.545	74 –	17.747	26 –
GALLERIE (sviluppo)	»	910.986	64.754	7 –	59.218	91,8	5.536	8,2
LINEE ELETTRIFICATE (binario elettrificato)	Km.	12.000	10.800	90 –	10.700	99 –	100	1 –
APPARATI DI SICUREZZA (leve di apparati centrali)	n.	39.076	19.209	49 –	9.041	47 –	10.168	53 –
SEGNALAMENTO (ali semaforiche)	n.	19.643	7.857	40 –	4.860	62 –	2.967	38 –
TELECOMUNICAZIONI (linee telegrafoniche)	Km.	155.774	78.720	51 –	74.746	94 –	4.974	6 –
CENTRALI ELETTRICHE (potenza istallata)	K.V.A.	297.900	132.400	45 –	72.500	55 –	59.900	45 –
FABBRICATI DI ESERCIZIO	n.	10.177	4.735	47 –	4.358	92 –	377	8 –
FABBRICATI ALLOGGI	»	16.226	5.942	37 –	4.936	83 –	1.006	17 –

TABELLA. N. 2

RICOSTRUZIONE DEL MATERIALE ROTABILE

(Situazione al 30 giugno 1949)

ROTABILI	Unità di conto	Consistenza anteguerra	Danneggiati o distrutti		Costruiti e riparati		Da costruire o riparare	
			Quantità	% 100 C/B	Quantità	% 100 D/C	Quantità	% 100 E/D
	A	B	C		D		E	
LOCOMOTIVE A VAPORE	n.	4.059	2.280	56 –	1.621	71 –	(*)	—
LOCOMOTIVE ELETTRICHE	n.	1.531	1.019	67 –	888	87 –	(**) 116	11,4
ELETTROTRENI ED ELETTROMOTRICI	n.	250	204	82 –	154	75,5	(***) 79	38,7
AUTOMOTRICI	n.	895	770	86 –	535	70 –	(*) 170	22 –
CARROZZE E BAGAGLIAI	n.	12.405	9.899	80 –	5.694	57,5	(*) 2.700	27 –
CARRI	n.	150.637	90.000	60 –	63.363	60,4	(*).....	—

(*) È prevista una minore consistenza rispetto l'anteguerra.
(**) È prevista una maggiore consistenza nelle locomotive a corrente continua e una minare in quella trifase.
(***) È prevista una maggiore consistenza rispetto l'anteguerra.

TABELLA N. 3.

RICOSTRUZIONE DELLE NAVI TRAGHETTO
(Situazione al 30 giugno 1949)

Tonnellaggio dislocato anteguerra	Tonnellaggio disastrato	%	Tonnellaggio costruito e ricostruito	%	Tonnellaggio da ricostruire	%
13.995	11.786	84,2	11.994	102	(*) 4.000	34

(*) Ricupero nave traghetto «Cariddi» in corso.

TABELLA N. 4.

POTENZIALITÀ MEDIA DELLE OFFICINE
(Situazione al 30 giugno 1949)

Anteguerra	A guerra finita	Ristabilita	Da ristabilire
base 100			
100	25	65	10

Dai dati dei prospetti si rileva che la ricostruzione vera e propria deve ormai agire in modo preponderante sui mezzi necessari all'aumento della potenzialità delle linee ed al miglioramento dell'esercizio dei treni. Sono difatti in genere gli apparecchi di sicurezza per la circolazione e quelli per ottenere la regolarità di marcia dei treni che occorre ricostruire (cioè i sistemi blocco, gli apparati centrali, i comandi elettrici, ecc.) per il 53 per cento.

Abbiamo ripristinato prima le linee e i ponti e il materiale rotabile facendo viaggiare i treni a velocità ridotta. Ora possiamo procedere più in fretta anche in questo campo importantissimo della ricostruzione.

I sistemi della segnalazione semaforica sono ancora da ricostruire per il 38 per cento; la ricostruzione delle nostre centrali elettriche è ancora da ultimare per il 45 per cento.

Nel campo del materiale rotabile sono soprattutto deficienti le carrozze viaggiatori e i bagagliai (27 per cento). L'anno scorso molti carri merci erano adibiti al trasporto viaggiatori; dai 2.600 del 30 giugno 1948 siamo discesi a 500 al 30 giugno 1949; entro il prossimo autunno essi saranno tutti eliminati: ciò significa che anche in questo settore abbiamo progredito. La cosa è tanto più importante in quanto siamo passati da 205.300 chilometri-treno viaggiatori giornalieri al 30 giugno 1948 a 277.400 chilometri-treno al 30 giugno 1949, con un aumento del 36 per cento.

Ricordate che gli orari dei treni, che sono stati qui ripetutamene criticati, sono entrati in vigore il 15 maggio di quest'anno con 29 mila chilometri-treno al giorno in più di quelli precedenti.

Quest'ultimo aumento, fatto in previsione dell'Anno Santo, è stato dunque dell'11,7 per cento.

Sono goccie d'acqua che si aggiungono continuamente nel grande bacino della ricostruzione.

Per questo vi prego, onorevoli colleghi, nei vostri esami e nelle vostre critiche, non riferitevi alla situazione del giorno precedente, ma guardate più indietro, all'anno scorso, a due anni fa; ed allora dovrete riconoscere lealmente che il miglioramento è sensibile.

Un'alta percentuale da ricostruire spetta alle automotrici elettriche ed agli elettrotreni (38,7 per cento) e poi a quelle termiche (22 per cento).

Queste percentuali indicano subito quale è stata la direttiva seguìta per la ricostruzione ferroviaria.

Abbiamo voluto ottenere cioè prima di tutto che le comunicazioni si stabilissero anche a mezzo di costosi ripieghi e di opere provvisorie; poi gradualmente si è aumentato il rendimento della attrezzatura e del materiale per ottenere un esercizio sempre più economico e razionale.

La ricostruzione, che grava dal punto di vista finanziario nella parte straordinaria del bilancio, viene così ad agire direttamente sulla sua parte ordinaria perchè fa realizzare minori spese man mano che gli impianti e i mezzi strumentali migliorano e si razionalizzano.

Questa è una direttiva fondamentale e sulla quale mi permetto di richiamare la vostra attenzione.

Sono perfettamente d'accordo con gli oratori che hanno rilevato la necessità di dare un impulso sempre maggiore alla elettrificazione ferroviaria.

Parecchi però hanno parlato di elettrificazione per certe linee dove essa o non è tecnicamente accettabile, oppure da sola non può rappresentare la soluzione migliore per il

problema del miglioramento delle comunicazioni ferroviarie.

Si deve osservare dai dati che ho riassunto nella tabella I che su 12.000 chilometri di binario elettrificato prima della guerra ne dobbiamo ancora rielettrificare poco meno di cento (fig. 1). Abbiamo quindi raggiunto ormai il nostro obiettivo, anzi siamo andati oltre, perchè si sono elettrificate *ex novo* anche due nuove linee.

Una di esse, ad esempio, è la Domodossola-Milano ,che è in corrispondenza con i traffici internazionali che passano pr la Svizzera.

Da Basilea per il Sempione o da Zurigo per il Gottardo fino a Reggio Calabria le linee sono ormai tutte elettrificate. Ciò ha favorito notevolmente l'esportazione degli agrumi dell'Italia Meridionale e della Sicilia.

Infatti abbiamo accelerato di 48 ore il tempo necessario per il percorso dei treni derrate da Villa San Giovanni al confine svizzero.

Non bisogna dimenticare dunque, onorevoli senatori, che alle volte i miglioramenti delle ferrovie del Nord possono servire anche al Sud.

MILILLO. È vero anche l'inverso.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Perfettamente, ciò vale per tutti e due i sensi dei traffici.

ALBERTI GIUSEPPE. Gli svizzeri preferiscono il traffico attraverso il Gottardo.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Secondo le correnti dei trasporti il Gottardo è preferito per i traffici verso il Centro Europa. Per quelli invece verso l'Europa occidentale, e cioè per i mercati di Parigi e di Londra, è il transito di Briga che viene scelto, quando non si segua quello di Modane.

Abbiamo voluto fare anche una politica internazionale di utilizzazione intensiva di carri frigoriferi speciali, che raggiungono la velocità di 120 chilometri all'ora per l'esportazione di derrate alimentari deperibili.

Permettetemi che qui vi ricordi che il traghetto dello Stretto di Messina ha un dislocamento complessivo di navi che raggiunge un tonnellaggio superiore a quello anteguerra e con navi tra le più moderne di Europa.

Questo almeno l'Italia Meridionale potrebbe riconoscere al Ministro dei trasporti.

PRIOLO. Per le navi traghetto va bene, ma non basta.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Alla elettrificazione della Domodossola-Milano, va aggiunta l'elettrificazione *ex novo* della Pisa-Firenze e quella tra Ancora e Varano. Tutto il lavoro delle elettrificazioni fu possibile in virtù della disponibilità dei fondi patrimoniali all'uopo autorizzati e della prima rata del prestito E.L.F.E.R., cui ha accennato anche il senatore Genco, di 25 miliardi nominali, già in gran parte utilizzata.

Ma abbiamo anche il dovere di coordinare i nostri programmi con quelli paralleli della ricostruzione e del potenziamento degli impianti di produzione dell'energia elettrica, perchè oggi siamo costretti a ridurre i consumi invernali per contribuire a rendere meno gravi le limitazioni imposte alle industrie a causa delle deficienze di energia elettrica.

Dobbiamo far viaggiare ancora, come è accaduto anche l'inverno passato, molti treni a vapore sulle linee elettrificate.

L'economia di energia fatta dalle ferrovie viene utilizzata dall'industria.

È questo uno dei tanti aspetti poliedrici del programma di produzione e di distribuzione agli utenti dell'energia elettrica, che viene seguito con la massima cura dal Governo e gradualmente risolto.

Entrambi i settori, della produzione e del consumo, interessano le Ferrovie dello Stato, perchè esse sono nello stesso tempo grandi produttrici e grandi consumatrici di energia elettrica.

Mi sento in obbligo di ricordare che i programmi di lavoro attuati e quelli in corso furono sempre predisposti secondo le disponibilità finanziarie concesse dagli stanziamenti autorizzati.

Tutti i lavori furono e saranno controllati dal Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Il senatore Massini ha detto così male di questo organo che sono obbligato a parlarne un poco anche io.

Debbo mettere in rilievo l'opera veramente degna d'alta considerazione di questo consesso che ho l'onore di presiedere. Di esso fanno parte, oltre a tecnici valorosissimi dell'Amministrazione e al loro Direttore Generale che ha la responsabilità della continuità concettuale dei suoi lavori, i rappresentanti elettivi del personale ferroviario (sono elettivi per legge,

onorevole Massini ed anche regolarmente eletti in forma democratica), eminenti esponenti accademici della tecnica e dell'economia dei trasporti, della scienza delle costruzioni, della elettrotecnica. Vi appartengono autorevoli rappresentanti del Ministero dei lavori pubblici, del Consiglio di Stato, dell'Avvocatura generale, e ne sono membri di diritto il Ragioniere generale dello Stato e il Direttore generale del tesoro.

Ho voluto ricordare la composizione del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dello Stato come attualmente è determinata dal decreto-legge 7 maggio 1948, n. 598, perchè desidero sottolineare il fatto che è sostanzialmente merito di esso se, non solo la ricostruzione ferroviaria, ma tutta la gestione normale della grande azienda di Stato ha ottenuto i grandi risultati tecnici ed economici che avrò l'onore e il piacere di illustrarvi tra pochi minuti.

Il Senato può essere dunque sicuro che la più grande azienda industriale dello Stato è bene diretta e bene controllata; in particolare l'onorevole Paratore, che è sempre stato ed è il nostro autorevole consigliere in materia economica, e che anche io voglio ringraziare per questa sua attività, troverà sempre nella rigida amministrazione delle Ferrovie dello Stato la migliore garanzia di un sano impiego del pubblico denaro.

Tutti siamo con lui nella parsimoniosa valutazione delle spese, e anche la settima Commissione del Senato, degnamente presieduta dal senatore Cappa, che controlla l'attività del Ministero, è conscia di questo altissimo dovere.

II. - STANZIAMENTI STRAORDINARI AUTORIZZATI E DA AUTORIZZARE.

Illustriamo ora brevemente alcuni aspetti caratteristici della parte straordinaria del bilancio delle Ferrovie dello Stato.

Il complesso di lavori che rimangono ancora da eseguire per completare la ricostruzione sommano globalmente ad un valore di circa 450 miliardi. Tale cospicua somma rappresenta il 15 per cento del valore patrimoniale dei beni immobili e dei mezzi strumentali della grande azienda, che oggi è valutato nell'ordine di 3000 miliardi.

Le distruzioni di guerra avevano ridotto tale patrimonio a circa il 60 per cento di quello anteguerra. Del rimanente 40 per cento, in questi quattro anni del dopoguerra, abbiamo ricostruito, con lire aventi diverso potere di acquisto nel tempo, poco più del 25 per cento.

Abbiamo cioè ricostruito una quota parte del distrutto che si può valutare oggi nel 65 per cento del lavoro complessivo che era da eseguire inizialmente. Ciò serve anche a dimostrare che molti sono ancora i lavori da eseguire per raggiungere il completamento dell'opera.

Mi sembra doveroso darvi alcuni numeri.

Riferendomi allo stato dei lavori eseguiti o in corso alla data del 30 giugno 1949, che è presa come data di riferimento, la situazione degli stanziamenti è quella indicata nel seguente prospetto:

Stanziamenti autorizzati a tutto il 30 giugno 1949.

Ricostruzione ferroviaria .	*miliardi*	322,50
Miglioramenti patrimoniali.	»	30,26
Prestito E.L.F.E.R. (1ª rata) d. l. 7 maggio 1948, netti.	»	21,75
	Totale miliardi	374,51

È bene subito chiarire che nella somma dei 322,5 miliardi, stanziati per la ricostruzione, sono anche compresi quei 165 miliardi cui ha accennato l'onorevole Genco, della legge Einaudi del 14 settembre 1947; somma che è scontabile in tre anni. Essa è così ripartita: 70 miliardi per l'esercizio 1948-49; 57 miliardi per l'esercizio 1949-50; 38 miliardi per l'esercizio 1950-51.

In totale abbiamo, di quella legge, 95 miliardi ancora da spendere in questo esercizio e nell'esercizio prossimo. Essi sono però tutti impegnati in lavori in corso che hanno un certo sviluppo il quale finirà nel periodo di tempo che la legge concede al finanziamento.

Alla citata somma complessiva di 374,51 miliardi in corso di utilizzazione, dobbiamo aggiungere gli stanziamenti ormai già concor-

dati che avranno immediata possibilità di attuazione.

La situazione di questi ultimi è la seguente:

Stanziamenti in corso di autorizzazione per l'esercizio 1949-50.

Prelievo dal fondo lire per la ricostruzione ferroviaria (quota per le F. S. di 20 miliardi dell'assegnazione E.R.P. 1948-49)	*miliardi*	16,80
Prestito E.L.F.E.R. (2ª rata) d.-legge 7 maggio 1948, netti	»	22,20
Totale	*miliardi*	39,00

La totalità degli stanziamenti alla fine di questo esercizio sarà quindi di 413,51 miliardi che hanno avuto diverso potere di acquisto nel tempo.

Poichè tutto il complesso della ricostruzione, come è già stato qui ricordato, viene valutato al valore odierno della lira in circa 783 miliardi, ne segue che resta ancora da stanziare la somma di 370 miliardi circa per completare la nostra opera.

Essa rappresenta il 12,3 per cento del valore patrimoniale della azienda e dovrà ripartirsi nei prossimi esercizi secondo le disponibilità delle assegnazioni dei fondi E.R.P. nel triennio, oppure con opportune operazioni finanziarie di cui vi farò cenno.

Ripeto che gli stanziamenti in corso sono già tutti impegnati per lavori iniziati o programmi di utilizzazione già deliberati.

Si deve quindi riconoscere che esiste di fatto la necessità prospettata da parecchi settori del Senato ed in particolare dai senatori Ferrari e Ruini e dallo stesso relatore Genco, che se si vuole provvedere a non rallentare il ritmo attuale delle ricostruzioni ferroviarie è necessario ed urgente pensare fin d'ora ad ottenere nuovi finanziamenti.

Altrimenti tutto il complesso della ricostruzione ferroviaria in corso si esaurirebbe rapidamente ed in alcuni settori si arresterebbe con ripercussioni economico-sociali evidenti.

L'avete già detto e non starò a ripeterlo.

Un rallentamento farebbe sentire la sua influenza anche sull'economia generale del Paese, sopratutto sull'industria siderurgica ed elettromeccanica.

Nel 1948-49 abbiamo impegnato sugli stanziamenti autorizzati la somma di oltre 100 miliardi (70 per la ricostruzione, 21,75 del Prestito E.L.F.E.R. e 18,25 sui conti patrimoniali).

Nel 1949-50 potremo disporre di una somma fresca complessiva che è la differenza tra gli stanziamenti autorizzati o concordati (413,510 miliardi) e gli impegni che abbiamo assunto o deliberato d'assumere e che risultano, secondo la relazione Genco, del valore di circa 397 miliardi.

Avremo quindi soltanto circa 16,51 miliardi da spendere.

Dai 100 miliardi del 1948-49 ci ridurremo dunque a soli 16,51 miliardi di disponibilità nel 1949-50.

La ricostruzione rallenterà e, quello che è più importante, dovremo ridurre enormemente le commesse alle industrie, le quali cesseranno praticamente di lavorare per la ricostruzione ferroviaria.

È questo un elemento che credo doveroso segnalare alla vostra attenzione.

Esamineremo più avanti quali potrebbero essere i fondi per risolvere il problema, che non è solo di ricostruzione ferroviaria, ma sopratutto di politica generale delle attività industriali del Paese.

Intanto si può far subito un'osservazione di carattere generale che a mio avviso è molto importante.

Se voi pensate che la ricostruzione e il potenziamento tecnico dell'azienda ferroviaria dello Stato dovranno, non solo annullare il disavanzo di esercizio dell'azienda stessa mettendola in pareggio o, meglio, in quel tale pareggio apparente che ha ricordato il senatore Ruini e che fu da me a suo tempo definito (1), ma consentire, come di regola, un adeguato margine per far fronte alle normali necessità per il rinnovamento dei beni strumentali e per il loro ammortamento, voi potete subito riconoscere che l'investimento del capitale che a noi ancora manca di 370 miliardi per conseguire

(1) Cfr. G. CORBELLINI, *Elementi di costo dei trasporti ferroviari e direttive per la loro riduzione.* Atti del 1° Congresso dei Trasporti, Milano, 1947. Abbiamo definito *pareggio apparente* d'una azienda ferroviaria quello che si ottiene senza tener conto delle spese per il servizio del patrimonio dell'azienda e per gli oneri fiscali.

lo scopo di completare la ricostruzione, dovrebbe rendere un utile di almeno il 10 per cento e cioè di 37 circa miliardi-anno che noi dovremmo attingere dalle disponibilità ordinarie del bilancio di esercizio dell'azienda.

Vi faccio subito notare che il primo investimento di 413 miliardi stanziati ha permesso di attuare programmi di introiti del traffico e di spese di esercizio che hanno ridotto il disavanzo della parte ordinaria del bilancio 1949-50 di ben 36 miliardi, perchè passeremo dai 63 miliardi che furono preventivati e sono stati consunti per l'esercizio 1948-49, a soli 27 miliardi preventivati per il 1949-50.

L'anno scorso, da questi banchi di sinistra e da quelli della Camera, si disse che il disavanzo di 63 miliardi per l'esercizio 1948-49 aveva soltanto un valore indicativo. Oggi vi posso assicurare che esso è una cifra consuntiva, perchè abbiamo mantenuto il disavanzo 1948-49 entro gli esatti limiti del preventivo.

Ho ragione di ritenere che anche nel prossimo bilancio 1949-50 saremo in grado di mantenre la previsione fatta.

Se è vero che abbiamo potuto ridurre il disavanzo di esercizio di ben 36 miliardi, evidentemente con questa economia paghiamo già di fatto il servizio del patrimonio dei 413 miliardi spesi per la ricostruzione.

A parte tutti i miglioramenti di traffico o di incremento delle attività industriali e commerciali che ne sono derivati al Paese, è certo che abbiamo anche impiegato bene i nostri 413 miliardi.

È opportuno che sia rilevato questo risultato economico che ci dà il conforto a sperare che si possa seguire la stessa strada anche per l'impiego degli stanziamenti avvenire.

PARTE ORDINARIA DEL BILANCIO DELLE FERROVIE DELLO STATO

III. - RIPRESA DEI TRAFFICI FERROVIARI E LORO ASSESTAMENTO.

Esaminiamo come la ricostruzione ha inciso sulla ripresa dei traffici ferroviari e quale è la nostra politica dei trasporti, che dai banchi della sinistra è stata così prolissamente criticata con affermazioni generiche e non controllate.

Vediamo brevemente quali sono gli elementi della ripresa del traffico ferroviario su cui, durante l'esercizio passato, abbiamo basato la nostra opera di studio dell'assestamento economico del bilancio ordinario delle Ferrovie dello Stato.

Passo quindi dall'esame della parte straordinaria del bilancio delle Ferrovie dello Stato a quello, pure sintetico e panoramico, della sua parte ordinaria.

a) Contingentamento del traffico ferroviario e sue ripercussioni sull'economia dei trasporti.

Quando ebbi l'onore di assumere la dirigenza del Ministero dei trasporti, il 1° giugno1947, il traffico ferroviario era limitato o contingentato nel tipo, nella qualità e nella quantità di viaggiatori e di merci da trasportare.

È bene che ciò sia ricordato con qualche precisione.

Nel campo dei trasporti viaggiatori, al 30 giugno 1947, erano soppressi ancora i biglietti di andata e ritorno, quelli circolari, gli abbonamenti speciali, le concessioni speciali (come quelle ad esempio per i ciechi ed i loro accompagnatori, per le comitive, ecc.). Erano stati ridotti di numero gli scontrini per gli impiegati di Stato e loro famiglie, per i mutilati, per i parastatali, per gli ufficiali in congedo e così via.

Nel campo del trasporto delle merci i vincoli erano ancora più severi.

Si richiedevano gravi limitazioni nelle spedizioni a grande e piccola velocità e sopratutto si imponevano norme rigorose per l'utilizzazione della portata e della capacità dei carri e per la verifica del peso delle merci; veniva raddoppiato il termine di resa della spedizione per cui il vettore diventa carente rispetto allo speditore.

Ma, elemento su tutti di preminente importanza, era il fatto che veniva imposta una graduatoria di priorità nell'accettazione della spedizione, che era messa in relazione con la disponibilità dei carri.

Occorreva fare una domanda e attendere disposizioni dagli uffici centrali prima di ottenere l'autorizzazione.

Il tempo di attesa diveniva qualche volta assai lungo e il disagio che ne derivava molto notevole.

Questa era la situazione in cui ci trovavamo due anni fa con tutte le noie, le discussioni, i

dubbi e le critiche molteplici sulla rigida applicazione delle disposizioni.

Simili condizioni del tutto anormali di uno stretto contingentamento nel traffico ferroviario, anzichè portare equilibrio alla economia dei trasporti, ha continuato ad aggravare la situazione di essi.

Dobbiamo ricordare che in quel periodo si erano costituite attività industriali e commerciali privilegiate riconosciute (non sempre esattamente) direttamente o indirettamente essenziali alla ripresa economica del Paese. Esse ottenevano la priorità nell'assegnazione dei carri ferroviari e quindi usufruivano dei prezzi di trasporto di assoluto favore, perchè fortemente sottocosto, mentre tutte le altre attività del commercio erano costrette a subire gli alti prezzi richiesti dai liberi autotrasportatori su strada ordinaria, che in quel periodo avevano rigogliosamente potuto sviluppare le loro attività e che erano divenuti i veri padroni e regolatori indiscriminati dei trasporti liberi di merce e di viaggiatori.

In quei tempi i trasporti autostradali ebbero larghi margini di guadagno che oggi qualcuno ha dimenticato.

Lo rilevai nel mio discorso alla Camera dei deputati del 23 settembre 1948 sul bilancio dell'esercizio precedente, quando ricordai che in quell'epoca sorse un'attività di riparazione di gomme e di camere d'aria di automezzi che potevano essere pagate dalle 40 alle 50 mila lire l'una, perchè il trasporto libero aveva una sicura e lauta remunerazione, essendo di quasi assoluto monopolio.

La situazione, con il progredire della ricostruzione ferroviaria, si attenuò gradualmente fino alla fine del 1947, perchè abbiamo via via aumentato la quantità dei carri offerti al traffico; quindi il numero degli utenti delle ferrovie godenti il diritto di priorità, rispetto a quelli costretti a ricorrere ai liberi trasporti, aumentò sempre più.

Alla fine del 1947, fortunatamente per le sorti del nostro Paese, la politica economica del Governo agì in modo efficace sulla stabilizzazione della lira.

Questo fatto essenziale per la nostra attuale ripresa, tra altri grandi benefici portò quello di mettere finalmente termine alle affannose attività speculative di carattere inflazionistico che avevano reso febbrile la velocità di circolazione della moneta e quindi attivavano in modo anormale ed artificiale i trasporti terrestri con scambio di prodotti e spostamenti di scorte antieconomici e accaparratori.

I traffici terrestri di merci, in virtù della stabilizzazione della lira, subirono dunque un naturale assestamento con una sensibile contrazione del loro volume, che si iniziò nella fine del 1947 e si manifestò in pieno nella primavera del 1948.

Tale contrazione si può rilevare nel diagramma della figura 2.

La cosa era del resto da noi già prevista ed avemmo in quell'epoca ripetute discussioni al riguardo con l'eminente economista che era con noi al Governo.

Decidemmo allora di approfittare di tale temporanea e, fortunatamente, breve diminuzione dei traffici merci terrestri, perchè avevamo riconosciuto che i mezzi già messi in efficienza dalla ricostruzione potevano bastare a soddisfare completamente i bisogni ferroviari del momento, temporaneamente ridotti.

Abbiamo così potuto cogliere l'occasione per togliere tutte le limitazioni di spedizione e le priorità dell'accettazione delle merci che inceppavano, come ho detto, lo sviluppo dei traffici ferroviari.

Fu una decisione coraggiosa, per l'epoca in cui fu presa, che, peraltro, avrebbe dovuto venire integrata subito con la parziale o totale abolizione dei prezzi politici dei trasporti e con il ripristino delle facilitazioni per il servizio viaggiatori. Ciò che non si potette attuare, con danno della nostra economia, sopratutto perchè ci mancavano a quell'epoca quei rilevamenti statistici esatti del traffico e dei costi dei trasporti su cui si dovevano basare gli studi che erano necessari alla elaborazione di provvedimenti organici atti a provocare il ritorno della normalità anche in questo delicato settore.

b) *Prezzi politici ferroviari e crisi dei trasporti concorrenti.*

In conseguenza si verificò l'effetto, del resto atteso, che il successivo graduale aumento del volume dei trasporti, provocato dalla sana ripresa di tutta l'economia generale e determinato da una effettiva e costante stabilità

monetaria, provocò un forte e continuo afflusso di traffico verso la ferrovia, che continuava ad applicare i vecchi prezzi politici stabiliti durante il periodo inflazionistico a tutto danno dei liberi trasporti di altro tipo, nelle zone ed entro i limiti in cui doveva manifestarsi invece la concorrenza.

Ne subirono il contraccolpo specialmente i servizi autostradali, che prima diminuirono e poi cessarono di realizzare i loro lauti guadagni; essi, che pure avevano avuto largo sviluppo, come hanno ricordato anche i senatori Ferrari, Ruini ed altri, furono costretti a ridurre i propri traffici in modo da contrarre la precedente attività perdendo gran parte delle posizioni acquistate.

Anche le grandi industrie costruttrici di automezzi, specialmente di autocarri adatti per trasporti merci, si trovarono in difficoltà per la diminuita richiesta della loro produzione.

Noi non potevamo procrastinare a lungo la creazione di uno stimolo atto a rianimare la ripresa dei servizi automobilistici e fare in modo che essi svolgessero la loro attività naturale entro i limiti di una sana economia dei trasporti, sia per la qualità delle merci trasportate che per la quantità di esse o per la distanza media del trasporto da effettuarsi.

E dovevamo un po' guardarci intorno.

I Paesi ad economia ricca hanno potuto sviluppare un traffico autostradale che spesso supera il traffico ferroviario. Non vi tedierò anche qui con molte cifre, chè oggi ne ho a dovizia, ma vi ricorderò solo come esempio – il quale per noi è un limite non raggiungibile certamente – che negli Stati Uniti d'America il volume del traffico merci ferroviario è 1/12 di quello del traffico autostradale. La strada, cioè, assorbe gli 11/12 del traffico totale; alla ferrovia rimane solo il traffico residuo (1).

In Italia il fenomeno è naturalmente molto più modesto perchè la nostra economia è molto più povera, ma esso è altrettanto significativo.

Ho fatto eseguire al riguardo, recentemente, rilievi statistici sui traffici merci autostradali, lungo gli itinerari più importanti della nostra Italia ed ho rilevato che i tratti di strada di maggior traffico stradale coincidono sempre con quelli del maggior traffico ferroviario ad essi paralleli.

Ad esempio, sulla via Emilia, nel periodo febbraio–marzo 1949, subito dopo l'attuazione della prima parte dei provvedimenti di aumento delle tariffe (10 febbraio), sul percorso di maggior traffico Bologna–Modena, abbiamo avuto un trasporto automobilistico giornaliero di merci con autocarri che è sempre stato compreso tra le 10 e le 15 mila tonnellate al giorno.

Ciò significa che nel tratto di strada statale considerato sono passati in media più di mille autocarri per merci al giorno, complessivamente nei due sensi.

Nello stesso tratto delle Ferrovie dello Stato, la grande linea Milano–Bologna–Roma ha avuto un traffico di merci trasportate da 12 a 15 mila tonnellate al giorno nei due sensi, cioè 30–40 treni al giorno.

Il traffico ferroviario del percorso considerato è già esattamente dello stesso ordine di grandezza di quello della strada.

Pensate a questo fatto perchè esso è molto significativo.

Un confronto del genere di quello che vi ho accennato merita di essere ancora eseguito, ciò che stiamo facendo, sia per approfondire l'esame dei singoli traffici e le ripartizioni nelle varie regioni, sia per dare a noi direttive utili per la costruzione di nuove strade o di nuove ferrovie.

Come perciò potevamo occuparci solo del traffico ferroviario ?

c) *Aumento dei traffici ferroviari e aumento del disavanzo d'esercizio delle Ferrovie dello Stato.*

Mentre si vedevano aumentare rapidamente (figg. 3*a* e 3*b*), con l'abolizione delle limitazioni, i traffici ferroviari offerti a un prezzo politico, si assisteva nel tempo stesso ad un altro curioso fenomeno di congiuntura che merita di essere messo nel dovuto rilievo.

Le Ferrovie dello Stato aumentavano il loro traffico in virtù dell'aumento di possibilità tecniche realizzato con la ricostruzione ed assorbivano quindi anche molta parte di quello che dal punto di vista dell'economia non poteva loro competere; contemporaneamente aumentavano anche i loro disavanzi d'esercizio.

(1) Cfr. *Railway Age*, 20 novembre 1948.

Le Ferrovie dello Stato erano difatti da una parte ancorate ai prezzi politici dei trasporti che effettuavano, operanti essenzialmente per le merci povere, e dall'altra dovevano adeguare le loro spese all'aumento effettivo dei costi delle materie di consumo e delle prestazioni di opera.

È bene, onorevoli colleghi, indicare al riguardo qualche cifra, perchè è molto interessante avere un'idea di questa particolare situazione, anche per rispondere a molte critiche di alcuni miei contradditori.

Vi riassumo schematicamente nella seguente tabella n. 5 alcuni dati sul traffico ferroviario e sui disavanzi di esercizio delle Ferrovie dello Stato per i tre ultimi anni finanziari e per quello in corso.

TABELLA N. 5.

TRAFFICO FERROVIARIO
E DISAVANZO DI ESERCIZIO

Anno finanziario	Tonn. Km. effettuate (complessivamente) (treni merci e viaggiatori) miliardi di Tonn. Km. (2)	Disavanzo d'esercizio	
		preventivo miliardi di lire	consuntivo miliardi di lire
1946-47	40,5	6	25
1947-48	50,6	25	52
1948-49	57,7	63	72 (1)
1949-50 (Prev.).	60,5	27	—

(1) Senza tener conto dell'aumento delle tariffe attuato il 10 febbraio 1949.

(2) Le Tonn. Km. sono tutte riferite al lavoro di trazione corrispondente a linea ferroviaria in orizzontale.

Dall'esame degli elementi riassunti nel prospetto scaturiscono interessanti rilievi.

Nell'esercizio 1946-47, col traffico di 40 miliardi e mezzo di tonnellate-chilometro di treno, si prevedeva un disavanzo di esercizio delle Ferrovie dello Stato di soli sei miliardi di lire.

Nel consuntivo però il disavanzo salì a 25 miliardi, cioè più di quattro volte; è bene ricordarlo come esempio di variazione tra previsioni e consuntivi.

L'onorevole Ferrari, che fu allora Ministro dei trasporti, lo avrà certamente notato.

Nel 1947-48 il traffico aumentò del 25 per cento rispetto all'anno precedente, passando da tonnellate-chilometro 40,5 miliardi a 50,6 miliardi; mentre il disavanzo, previsto nei 25 miliardi dell'anno precedente, salì invece a 52 miliardi, con un aumento del 108 per cento.

Nel successivo anno 1948-49 il traffico è salito da 50,6 miliardi a 57,7 con un aumento del 34 per cento. Per contrapposto il disavanzo dell'esercizio, se non vi fossero stati gli aumenti di tariffe dal 10 febbraio 1949, sarebbe salito dai 63 miliardi previsti, a ben 72 miliardi, in modo che all'aumento del traffico del 34 per cento avrebbe corrisposto un aumento del disavanzo del 39 per cento.

Fortunatamente il breve periodo in cui operò la prima fase degli adeguamenti delle tariffe (dal 10 febbraio al 26 giugno 1949) potè mantenere il disavanzo al suo preventivato valore, con un aumento, rispetto all'anno precedente, del 17,5 per cento, cioè della metà dell'aumento percentuale del traffico.

In conclusione nel periodo in cui le tariffe erano ancora di valore esclusivamente politico si è verificato il fenomeno assai interessante che il miglioramento tecnico della azienda ferroviaria, degno del massimo elogio perchè compiuto con alta competenza dai dirigenti tecnici ferroviari e dai loro collaboratori silenziosi e tenaci, portava alla risorgente economia del Paese il caratteristico risultato di mettere in primo luogo un grande disordine nella naturale ripartizione dei traffici alterandone i rapporti determinati dalla scelta dei mezzi di minore costo effettivo, in modo che le attività libere non furono capaci di sopportare la concorrenza e quindi venivano ad essere sopraffatte; in secondo luogo si rendeva economicamente antiproducente la ricostruzione ferroviaria.

Perchè l'aumento del traffico ferroviario che essa determinava diventava un fattore decisamente negativo per l'assestamento dell'economia del Paese aumentando il disavanzo della azienda ferroviaria in misura sempre maggiore di quello che non fosse l'aumento del traffico acquisito.

Ed allora, onorevoli contradditori ed in particolare senatore Ferrari, consentitemi tutti che prima di esaminare particolarmente, come farò, le nuove tariffe ferroviarie per chiarire la loro vera portata, dica subito senza alcuna ombra di acrimonia o di spirito polemico che il

Governo non poteva mantenere più a lungo una politica demagogica di tariffe ferroviarie, che era diventata da troppo tempo elemento di disfunzione dell'economia del Paese.

Occorreva d'urgenza mettere ordine in questo particolare settore anche perdendo, se fosse stato necessario, quella parte di traffico specialmente viaggiatori e merci a breve distanza artificialmente acquisito in forma antieconomica perchè proprio di altri mezzi di trasporto che pure hanno diritto di venire adeguatamente tutelati.

Non era possibile, ad esempio, vedere ulteriormente prolungarsi l'inattività dei motovelieri all'ancora, per l'impossibilità di sostenere la concorrenza dei prezzi politici dei servizi ferroviari litoranei che sono più costosi dei trasporti liberamente offerti a tutti i generi di merce; oppure non dare indirettamente uno stimolo alla nostra navigazione interna costretta a languire tra la difficoltà degli impianti fluviali abbandonati dopo le devastazioni e la concorrenza duplice della strada e della ferrovia.

I trasporti autostradali di linea e ferrotramviari extra urbani aggravavano sempre più la loro precaria situazione economica in quanto non potevano con le loro tariffe superare quelle troppo basse, perchè politiche, adottate dalle ferrovie principali.

Molte proteste mi vennero al riguardo durante questo periodo, reclamanti tutte un aumento delle tariffe ferroviarie. Non fu soltanto l'ing. Fogliano delle ferrovie concesse, che ha ricordato l'onorevole Ferrari; ma ebbi ben più autorevoli interventi tra cui quello del Vicepresidente Saragat e poi dell'onorevole Giulietti per la navigazione di piccolo cabotaggio. Richiesero di por fine al disordine tariffario delle ferrovie anche la Confetra per gli spedizionieri marittimi di vini da Marsala, e i portuali della Navalpiccolo, rimasti senza lavoro nei porti minori.

Onorevoli colleghi, quando molti di voi vi siete fatti interpreti presso di me di particolari proteste o del senso di disagio di piccole e grandi categorie di trasportatori privati, non avete certo valutato l'importanza della vostra azione.

Eppure essa, con la ripetuta analisi di casi singoli, spesso di identica origine per quanto tra loro diversi, contribuiva a ribadire la convinzione, che si faceva in me sempre più profonda, che fosse urgente provvedere al risanamento generale dell'economia dei trasporti terrestri italiani.

Occorreva però avere in primo luogo un punto fermo e sicuro su cui basare tutta l'opera necessaria.

IV. – ADEGUAMENTO DELLE ENTRATE DELLE FERROVIE DELLO STATO AI COSTI EFFETTIVI DEI TRASPORTI.

a) *Analisi e determinazione del costo dei trasporti ferroviari – Economie d'esercizio.*

Le Ferrovie dello Stato, in virtù dei loro traffici massicci di merci e viaggiatori, sono sempre state le regolatrici naturali di tutta l'economia dei trasporti terrestri italiani.

Esse assolvono a questa importante funzione solo quando mantengono un grado di efficienza tecnica e organizzativa che sia atta a garantire che i costi dei servizi offerti siano effettivamente corrispondenti al minimo realizzabile.

Non voglio qui entrare nella discussione, che è spesso solo accademica, della scelta del metodo per la determinazione dei costi di un trasporto ferroviario; mi limito ad affermare che essa deve tener conto dell'uso della strada ferrata e dei mezzi strumentali necessari, della spesa dell'esercizio per la strada e per i treni e per il complessivo rinnovamento e ammortamento nel capitale impiegato.

Orbene, se riferiamo le spese così determinate al volume complessivo del traffico previsto per l'esercizio 1949-50, che è quello che discutiamo, e cioè in 60,5 miliardi di tonnellate-chilometro treno, troviamo che il costo per tonnellata chilometro di treno rimorchiato sulle Ferrovie dello Stato è esattamente 50,8, cioè circa 51 volte quello ottenuto nell'immediato anteguerra. Esso è dunque perfettamente allineato alla svalutazione della lira.

Alcuno di voi ha già rilevato questi dati che furono da me pubblicati nell'aprile passato e che ebbero risonanza non solo in Italia, ma anche fuori dei confini, dove si constatò con sorpresa il fatto che la ricostruzione delle ferrovie italiane, uscite semidistrutte da una guerra disastrosa, era giunta in così breve tempo a contenere il costo del proprio tra-

sporto nello stesso rapporto della svalutazione della lira (1).

Ma se il costo del trasporto ferroviario è attualmente allineato al potere di acquisto della lira, ciò non vuol dire che il bilancio ordinario delle Ferrovie dello Stato, che presentiamo alla vostra approvazione, sia ormai stabilizzato e ben dimensionato nelle singole parti in cui esso è articolato.

Vuol dire soltanto che il risanamento dei singoli capitoli dovrà ottenersi sopratutto con lo spostamento interno delle spese, rendendole fra loro sempre più proporzionate e organiche ed equilibrandole nei rapporti relativi.

Nella seguente tabella n. 6 esse sono riassunte per i quattro capitoli essenziali.

Alla diminuzione di questi costi influiranno fra l'altro, oltre i provvedimenti di carattere tecnico che necessariamente dovranno gradualmente avere la loro benefica influenza e che deriveranno sostanzialmente dalla migliorata organizzazione, conseguenza della ricostruzione, anche, ed in modo notevole, le iniziative e le attività del personale ferroviario (fig. 4 e fig. 5).

TABELLA N. 6.

SPESA DI ESERCIZIO PER TONN. KM. DI TRENO NELLE FERROVIE DELLO STATO

(Consuntivo 1938-39 e preventivo 1949-50)

TITOLO delle spese	Esercizio 1938-39 (consuntivo) A Lire	Esercizio 1949-50 (preventivo) B Lire	B/A
Personale	0,0293	1,785	60,2
Materie di consumo .	0,0112	0,826	73,7
Manutenzione impianti e materiale mobile	0,0125	0,727	58,2
Quote complementari e accessorie	0,0155	0,140	9 –
TOTALI . . .	0,0685	3,478	50,8

Nei capitoli delle spese per le materie di consumo troviamo che esse, a parità di traffico svolto, sono aumentate 73,7 volte rispetto all'anteguerra (1938-39).

A ciò hanno contribuito molte cause: l'aumento dei costi, la disorganizzazione dei servizi dipendente dalla mancanza di mezzi e dai ripieghi di utilizzazione delle macchine e dei materiali, ecc.

Un benefico effetto per la riduzione delle spese si avrà dalla legge sull'aggiornamento e il miglioramento di alcune competenze accessorie per il personale ferroviario approvata questa mattina dalla 7ª Commissione in sede deliberante.

Tale approvazione ha seguito quella già ottenuta dalla Camera dei deputati con una sollecitudine molto soddisfacente.

Il collega senatore Massini mi consenta di dirgli che il mio ottimismo, che egli ieri non condivideva, è oggi invece divenuto una realtà.

L'approvazione è stata ottenuta dopo una esauriente discussione.

In essa molti punti di vista del Governo non erano condivisi dalla opposizione che per ogni articolo del regolamento annesso alla legge richiedeva emendamenti che avrebbero riportato il provvedimento alla Camera dei deputati e quindi avrebbero ritardata ancora la sua applicazione tanto attesa.

Ho ritenuto che il ritardo fosse un danno per i ferrovieri ed i colleghi senatori della maggioranza sono stati del mio stesso parere. Debbo perciò ringraziarli insieme al Presidente senatore Cappa.

Questa legge darà ai ferrovieri un vantaggio economico apprezzabile perchè migliorerà la loro retribuzione complessiva e contemporaneamente apporterà economie all'Azienda.

Il personale utilizzato diminuirà, non solo nel suo quantitativo assoluto, ma sopratutto se riferito alla unità di traffico realizzata (tonnellate-chilometro di treno).

In America, ad esempio, con mezzi strumentali sempre più perfetti, si rende al massimo grado redditizia la prestazione del personale.

Qual'è il compenso che questo ne riceve?

Se potessi, ad esempio, raddoppiare il lavoro reso dal complesso uomo-macchina-organizzazione, potrei agevolmente pagare il doppio anche coloro che lo realizzano.

(1) Cfr. « Ingegneria Ferroviaria » aprile 1949; G. CORBELLINI, *Sul risanamento del bilancio di esercizio delle Ferrovie dello Stato*.

È questo il metodo del perfezionamento tecnico dell'impiego della mano d'opera che, aumentando il rendimento, aumenterà le retribuzioni.

È un metodo che dovremmo seguire ed estendere: consolidare la spesa del personale attualmente sostenuta e distribuire i vantaggi dell'economia d'impiego di mano d'opera in modo adeguato tra l'Amministrazione ed il lavoratore che ad essi direttamente contribuisce.

L'importanza dell'applicazione di un simile criterio dal punto di vista sindacale ed economico è talmente grande che sono lieto che qui l'abbiate voluta sottolineare dimostrando così la bontà della via che perseguiamo.

L'onorevole Conti sarà anche soddisfatto che il voto espresso nel suo ordine del giorno di ieri sia stato oggi esaudito con l'approvazione di tale legge. Maggior sollecitudine non poteva sperare.

Se il traffico ferroviario passerà da 40 miliardi e mezzo di tonnellate-chilometro-treno nel 1946-47 a 60,5 miliardi di tonnellate nel 1949-1950 con un aumento del 50 per cento, la consistenza complessiva del personale verrà invece diminuita.

Mi riferisco non ai quantitativi del personale addetto all'esercizio, come ha fatto il senatore Ferrari, ma a tutto il complesso del personale esecutivo, degli Uffici e dirigente.

Tale personale stabile e avventizio, di qualunque categoria, al 1° giugno 1947, cioè quando assunsi la dirigenza del Ministero, era di 213.713 unità; al 30 giugno 1949 si è ridotto a 196.803 unità, cioè è diminuito di 16.910 unità, pari a circa il 7,5 per cento (fig. 6). Ma alla fine dell'esercizio 1949-1950 esso sarà ridotto ancora di almeno altre 8.000 unità, di cui circa 4.000 in virtù della recente legge n. 262 del 7 aprile 1948 che consente l'anticipato esonero dal servizio agli agenti che ne facciano domanda.

In totale avremo dunque un complesso di personale ridotto a 189.000 unità alla fine dell'esercizio in corso.

Se riferiamo questo personale al numero complessivo di milioni di tonnellate-chilometro anno trasportate troviamo che per ogni milione di tonnellata-km. anno si impiegavano nel 1946-47 ben 5,2 unità, mentre nel 1948-49 se ne sono impiegate 3,4 unità. Nel 1949-50 si avrà un'ulteriore riduzione in modo da avere circa 3,0 unità per milione di tonn-km. anno con una riduzione complessiva, nel triennio, di ben il 43 per cento.

Vi prego di considerare il valore di questo risultato che, a mio avviso, è molto notevole.

MASSINI. E le otto ore?

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Circa le otto ore le ho detto stamane, in sede di Commissione, che i macchinisti ferroviari oggi fanno una media inferiore alle tre ore e mezzo di effettivo lavoro al giorno. Ci sarà anche chi farà eccezionalmente più di otto ore, ma allora c'è il compenso per un adeguato riposo successivo.

Ritengo che le tre ore e mezzo di media al giorno siano troppo poche, e che se non dobbiamo superare la media delle otto ore, come è da tutti, non solo desiderato, ma richiesto e preteso, dobbiamo tuttavia superare la media delle tre ore e mezzo.

Le sei ore e cinquantuno minuti giornalieri di media che ad essi noi richiedevamo, si trasformano nelle ore 8 giornaliere quando si riferiscono ai sei giorni lavorativi della settimana e cioè a 48 ore per sette giorni, per lasciarne uno di riposo come di diritto.

Confermo che nessuno ha mai pensato di non far osservare ai ferrovieri le otto ore d'effettivo e continuato lavoro. Soltanto attualmente le utilizzazioni sono così basse che è bene migliorarle e retribuire meglio il personale, con le realizzazioni di economia che derivano dall'equilibrio tra la richiesta intensità di produzione ed un giusto e normale affaticamento del lavoratore.

È questa una umana applicazione del rapporto di produzione fra uomo e macchina, affinchè il lavoro sia sempre più redditizio e non sfrutti la resistenza fisica di chi lo produce, ma contribuisca invece ad elevare il tenore della sua esistenza.

L'ulteriore diminuzione del complesso del personale che deriverà dalla notevole eliminazione di coloro che man mano raggiungono i limiti di età per la pensione e che non sarà compensata da un corrispondente reintegro con elementi di nuova assunzione, ci farà dunque conseguire nuove economie anche in questo capitolo, pur dovendo provvedere gradualmente al necessario e già previsto adeguamento delle retribuzioni, non solo all'ef-

fettivo servizio prestato e alla sua intensità, ma anche all'ormai consolidato potere di acquisto della lira.

Con le realizzazioni di queste economie nelle materie di consumo, nelle spese di manutenzione e nel personale dovremo necessariamente provvedere ad aumentare l'importo del capitale riferentesi alle spese complementari ed accessorie relative al rinnovamento ed ammortamento del patrimonio.

Esse difatti, come hanno giustamente rilevato tanto l'onorevole Ferrari che l'onorevole Ruini, nel bilancio che discutiamo gravano per sole nove volte quelle che si sostenevano nell'immediato anteguerra, naturalmente se riferite allo stesso volume di traffici, come di metodo.

Tali spese costituiscono dunque la più caratteristica anomalia del bilancio stesso.

Sono proprio esse che, con la loro esiguità, contribuiscono a mantenere la spesa complessiva entro il valore della svalutazione della lira, perchè compensano gli aumenti verificatisi negli altri titoli.

Evidentemente, tale effetto compensatore non può accettarsi che in via provvisoria ed occorrerà gradualmente riportare alla normalità questo capitolo della spesa, man mano che verranno ridotti gli altri.

Le limitate spese relative al rinnovamento ed all'ammortamento del patrimonio e dei mezzi strumentali previste per l'anno 1949-1950 non indicano tuttavia, onorevole Ferrari, che si produca un deperimento od un invecchiamento eccessivo del patrimonio stesso, perchè attualmente gli ingenti finanziamenti assegnati alla ricostruzione consentono di provvedere con altri mezzi della parte straordinaria del bilancio al rinnovamento ed al perfezionamento di quanto fu distrutto dalla guerra.

Difatti, a ricostruzione ultimata, si avrà una età media degli impianti e dei mezzi strumentali inferiore a quella normalmente ammessa ed essi risulteranno più efficienti, perchè più moderni.

Ecco dunque il capitolo dove dovremo incidere nel prossimo avvenire al fine di ottenere le annualità corrispondenti ai finanziamenti necessari per proseguire ed ultimare il nostro poderoso lavoro di ricostruzione.

Basterebbe, ad esempio, quadruplicare, in un congruo periodo di esercizi finanziari, l'attuale quota annuale destinata a questo capitolo, portandola da 9 a 36 volte l'anteguerra (e cioè sempre inferiore alla svalutazione della lira) per poter soddisfare al servizio di un capitale di circa 370 miliardi quale abbiamo riconosciuto necessario per completare, nei prossimi esercizi, il lavoro della ricostruzione.

Trattasi in definitiva d'impostare un piano di finanziamenti a pagamento differito che dovrebbe trovare le corrispondenti annualità nelle risorse ordinarie del bilancio di esercizio, in modo analogo a quanto si attua nel campo dei lavori pubblici.

* * *

Lo sguardo panoramico, che abbiamo dato alla ricostruzione tecnica ed economica delle ferrovie, alla ripresa dei traffici ferroviari e alla ripartizione dei trasporti secondo i loro naturali mezzi più economici, ed i risultati che abbiamo ottenuto nel campo degli adeguamenti delle spese all'attuale potere di acquisto della lira, costituiscono gli elementi di fondo che erano necessari per esaudire il desiderio da tempo espresso dal senatore Castagno il quale, in una interpellanza, per sua gentilezza rimandata a questa discussione, ha chiesto di « conoscere le linee direttive che hanno presieduto alla formazione delle tariffe ferroviarie recentemente attuate ».

Ma non si potevano discutere tali criteri direttivi senza aver illustrato, sia pur brevemente, le premesse che li hanno ispirati.

Ora possiamo farlo in modo completo.

b) *Criteri generali per gli aumenti delle tariffe ferroviarie del 10 febbraio e del 26 giugno 1949.*

Nello studio sulle tariffe abbiamo voluto usare la stessa prudenza che abbiamo messo nella valutazione delle spese di esercizio.

La prudenza è sempre consigliata e doverosa quando si tratti di argomenti di economia dei trasporti, così delicati ed importanti.

Abbiamo ritenuto che il volume totale del traffico ferroviario di stabilizzazione dovrà in definitiva divenire complessivamente entro il 1952 superiore, come abbiamo detto in prin-

cipio, del 20-25 per cento rispetto al traffico anteguerra.

È questa la base di tutta la ricostruzione E.R.P. a lungo termine come abbiamo già rilevato.

I progressi tecnici attuali durante la ricostruzione dovranno influire beneficamente anche sui costi dei trasporti abbassandoli forse al disotto di quel numero di circa 51 volte anteguerra che abbiamo ormai raggiunto.

Anche qui siamo stati molto prudenti, perchè nel campo dei trasporti viaggiatori abbiamo già avuto un aumento di viaggiatori-chilometri assai superiore alle previsioni, come ha ricordato giorni or sono il Ministro Lombardo qui al Senato nella sua lucida ed ampia esposizione sul bilancio dell'industria e commercio (1).

Mentre nel 1938-39 vi furono 11 miliardi e 700 milioni di viaggiatori-chilometro, nell'esercizio 1948-49 essi sono saliti a ben 22 miliardi e 200 milioni, con un aumento del 90 per cento.

Anche se perdessimo - come non credo del resto - qualche miliardo di viaggiatori-km., passandoli ad altri trasporti, cui naturalmente dovrebbero essere di pertinenza, siamo sempre largamente al disopra di ogni più rosea previsione.

Il senatore Ferrari può darsene facilmente ragione.

Nel campo delle merci, da 11,5 miliardi di tonnellate-chilometro nel 1938-39 siamo arrivati, nel 1948-49, a 11,2 miliardi circa, e cioè siamo ormai al livello dell'anteguerra.

Dovremo pertanto gradualmente aumentare il traffico merci in relazione al miglioramento dell'economia del Paese per portarlo del 20-25 per cento superiore a quello dell'anteguerra.

Infine i nostri studi al riguardo ci hanno consentito di prevedere che è molto probabile che i costi unitari dei trasporti ferroviari possano diminuire, in virtù dell'aumento del traffico e per il miglioramento dei servizi tecnici, di almeno il 13-15 per cento.

Ecco quindi che il nostro punto di partenza per la determinazione delle nuove tariffe è stato definito dalle seguenti caratteristiche essenziali:

a) raggiungere il pareggio apparente del bilancio ferroviario al termine della ricostruzione economica del Paese, e cioè entro il 1952;

b) semplificare i metodi di determinazione delle tariffe tenendo conto della necessità di adeguarle il più possibile a quelle internazionali ed alla particolare configurazione della nostra penisola che richiede una forte accentuazione della differenzialità per le grandi distanze, in modo da avvicinare economicamente le regioni estreme, con diretto vantaggio dell'esportazione, attraverso i transiti alpini, dei prodotti agrumari dell'Italia meridionale e della Sicilia;

c) valutare complessivamente i naturali spostamenti del traffico che verranno determinati dall'abolizione dei prezzi politici dei trasporti ferroviari.

* * *

a) Riguardo al primo punto abbiamo ritenuto che un disavanzo di esercizio di 27 miliardi dovesse rappresentare il valore percentuale già indicato del 13-15 per cento delle possibili economie sulle spese di esercizio conseguibili gradualmente col proseguire della ricostruzione e con l'aumento del traffico, tenendo conto di raggiungere, anche per le merci, un traffico superiore del 20-25 per cento di quello dell'anteguerra, entro il 1952.

Abbiamo tenuto per base gli elementi dell'economia generale per determinare il gradiente di aumento di introiti in base agli elementi consuntivi dei quali nella fig. 7 riportiamo quelli più significativi.

Inoltre abbiamo considerato il fatto assai importante che il complesso delle prestazioni gratuite o a riduzione assomma anch'esso ad un ordine di circa 25 miliardi.

Non mi indugio a darvi la dimostrazione analitica della ripartizione di tale somma.

Mi limito soltanto ad accennarvi a quale valore essa è giunta per richiamare la vostra attenzione su di essa, anche perchè il Paese sappia quale è l'onere che lo Stato sopporta in natura sotto forma di servizi offerti alle singole amministrazioni dipendenti.

(1) Cfr. *Atti del Senato della Repubblica*. Seduta del 30 giugno 1949.

Queste pertanto dovrebbero mettere in evidenza nei propri bilanci la parte di onere che spetta loro e ciò sopratutto per ottenere una maggiore sincerità delle scritture contabili con una sempre più completa valutazione delle spese di ogni Dicastero.

È un augurio che noi tutti ci ripromettiamo di vedere, se non in tutto, almeno in parte attuato nella compilazione dei bilanci dei prossimi esercizi.

* * *

b) La questione della determinazione delle tariffe ferroviarie non poteva porsi in modo del tutto semplicista con un provvedimento globale, complessivo, interessante tutte le tariffe le quali erano già state modificate con procedimenti sommari a mezzo di applicazioni di percentuali diverse, per ogni tipo di trasporti merci o viaggiatori; come fu fatto, ad esempio, con il precedente provvedimento preso anch'esso in due tempi, con la prima fase nell'aprile del 1947 e con la successiva nell'agosto del 1947.

A questo duplice provvedimento di due anni or sono ha fatto seguito quest'anno un provvedimento molto più complesso ed organico che ha anch'esso avuto due fasi ancora a distanza di quasi quattro mesi (10 febbraio e 26 giugno 1949).

Era necessario provvedere ad un adeguamento organico di tutto il sistema tariffario italiano.

L'onorevole Ferrari non mi ripeta ancora l'ormai monotono motivo che il Governo ha agito in modo troppo accentrato o incontrollato; le modifiche delle tariffe ferroviarie, in base alla facoltà concessa dalla legge del 22 dicembre 1948, n. 1546, sono attuate con decreto del Presidente della Repubblica, sentito il Comitato interministeriale dei prezzi; esse sono poi approvate dal Consiglio dei Ministri su proposta del Ministro dei trasporti di concerto con quelli del tesoro, del bilancio, dell'agricoltura e foreste e dell'industria e commercio.

Vi sono tutti i controlli che l'importanza del provvedimento richiede.

Mi è doveroso rilevare l'opera al riguardo svolta dal Comitato interministeriale dei prezzi che ha sempre ascoltato, discusso e vagliato tutte le richieste delle categorie produttrici e lavoratrici, tenendo lunghe riunioni di tecnici competenti che hanno portato un contributo concreto e fattivo all'elaborazione di dettaglio delle tariffe stesse.

Debbo inoltre ricordare al senatore Ferrari che ormai le Ferrovie dello Stato hanno da tempo cessato di essere una Azienda di trasporto a carattere monopolistico, perchè non possono più fare a meno di tenere conto della concorrenza degli altri mezzi di trasporto specialmente su strada; perciò la determinazione del giusto prezzo dei servizi offerti ha ormai un limite superiore che non dipende più dal livello stabilito in base a determinazioni autoritarie di Enti o di organizzazioni di carattere amministrativo o politico, ma dal reale prezzo di costo offerto dagli altri trasporti in concorrenza.

Il limite naturale dei prezzi viene cioè stabilito dalla concorrenza stessa che agisce come elemento di calmiere.

Oggi dunque la determinazione delle tariffe ferroviarie delle Ferrovie dello Stato è un fatto amministrativo di una Azienda a carattere industriale, ciò che non si verificava nei tempi ormai lontani in cui l'automobilismo non esisteva od appena faceva i primi passi e le strade ordinarie non erano adatte ai trasporti pesanti meccanizzati.

Ritengo di sottolineare l'importanza che ha nelle nuove tariffe la fortissima differenzialità attuata per i trasporti a distanze superiori ai 1000 chilometri. La curva di differenzialità dei prezzi delle nuove tariffe è riportata nel diagramma della fig. 8 dove è anche tracciata la curva che era attuata prima della guerra.

L'appiattimento fortemente accentuato della curva di differenzialità rappresenta una novità assoluta in materia di economia dei trasporti.

Per distanze superiori a mille chilometri la tariffa rimane praticamente quasi inalterata, ciò che consente di avvicinare le attività economiche e commerciali delle parti estreme dell'Italia facilitando l'integrazione delle due economie dell'Italia settentrionale e di quella meridionale e della Sicilia che sono ancora assai diverse, per lo sviluppo di molteplici iniziative agricole, commerciali e industriali, occorre favorirne la reciproca integrazione.

c) Non crediate che nello stabilire i nuovi valori delle singole tariffe ci siamo dimenticati di quello che anche qui come altrove si è tanto facilmente ripetuto; e cioè che dall'aumento delle tariffe stesse sarebbe derivata fatalmente una diminuzione dei traffici.

Vi ho già detto che la ferrovia attirava a se i traffici che non le potevano economicamente competere e che quindi i prezzi politici erano un elemento da eliminare sollecitamente.

Il problema di studiare le ripercussioni di un aumento delle tariffe di un sistema di trasporto in concorrenza con altri sistemi non è nuovo per gli studiosi della materia.

Gli onorevoli Ferrari e Mancini dovrebbero sapere che è argomento questo che si studia nelle aule universitarie e noi da anni ne insegniamo i princìpi teorici e pratici.

Quando si hanno gli elementi statistici del traffico, il controllo delle ripercussioni di un aumento di tariffe sulla ripartizione del traffico stesso si esegue con metodi analitici e grafici molto semplici e generalmente noti.

Poichè dalle vostre parole di critica mi è sembrato di capire che non vi siete preoccupati di conoscere i risultati di indagini del genere, permettetemi che qui ve ne riferisca almeno qualcuna, se non altro per vostra tranquillità.

Definiamo coefficiente di smorzamento dell'aumento di una tariffa di trasporto il rapporto tra la contrazione percentuale del traffico provocata dall'aumento della tariffa e l'aumento stesso espresso in percentuale della nuova tariffa.

Il coefficiente di smorzamento assume, nei due termini di cui è costituito, valori sempre positivi (cioè superiori allo zero).

Quando è uguale all'unità significa che l'aumento delle tariffe ha uguagliato la contrazione del traffico e quindi l'aumento stesso è stato inoperante.

Generalmente, questo coefficiente di smorzamento subisce sempre oscillazioni nei primi periodi dell'applicazione delle nuove tariffe. Poi, in un tempo più o meno breve, si stabilizza nel suo valore definitivo che spesso può anche essere uguale a zero.

Se il traffico non si contrae, anzi aumenta, esso diviene negativo e quindi non serve più allo scopo per cui viene determinato.

Ciò detto (e scusatemi la premessa scolastica che mi è sembrata necessaria), dopo la prima fase di aumento delle tariffe ferroviarie il 10 febbraio 1949 abbiamo avuto un coefficiente medio di smorzamento della tariffa viaggiatori che è riportato nella tabella n. 7 relativa al periodo da febbraio a maggio 1949 e che è risultato di 0,164.

Tanto per aver un termine di paragone circa il suo valore vi dirò che l'ultimo aumento delle tariffe viaggiatori delle Ferrovie dello Stato fu attuato al 1° gennaio del 1939.

Si ebbe allora un aumento delle tariffe di circa il 20 per cento. Orbene, nel periodo dal 1° gennaio 1939 al 30 giugno 1939, cioè nel secondo semestre dell'esercizio, si ottenne un coefficiente di smorzamento di 0,12.

Ciò fu allora considerato in tutte le riviste di economia ferroviaria come un grande successo del provvedimento dell'aumento delle tariffe attuato.

Eppure in quell'epoca l'economia generale del Paese era da lungo tempo stabilizzata ed i traffici viaggiatori erano poco più della metà di quelli attuali.

Non dobbiamo dunque avere oggi soverchie preoccupazioni a questo riguardo per il coefficiente raggiunto di 0,164.

Il valore a cui esso si stabilizzerà dopo i primi mesi della applicazione della nuova tariffa sarà sicuramente inferiore.

Se dunque contrazione definitiva di traffico viaggiatori vi sarà, essa avrà certamente un valore limitato; ma contribuirà in ogni caso

TABELLA N. 7.

COEFFICIENTE MEDIO DI SMORZAMENTO
DALL'AUMENTO DELLA NUOVA TARIFFA VIAGGIATORI F. S.

(1ª fase d'attuazione)

Febbraio 1949 - Maggio 1949

Viaggiatori Km.	INTROITI CORRISPONDENTI	
	effettivi	teorici
A-1948 milioni 6.878	A' = milioni di L. 13.039	A' = milioni di L. 13.039 (effettivi)
B-1949 milioni 6.253	B' = » » » 17.250	B_0' = » » » 20.262 (teorici) (1)
A — B = milioni . . . 625	B' — A' = » » » 4.211	B_0' — A' = mil. » 7.223 (teorici)
$N = \frac{A - B}{A} = 9{,}09\,\%$		$D = \frac{B_0' - A'}{A'} = 55{,}4\,\%$

Coefficiente medio di smorzamento:

$$C = \frac{N}{D} = \frac{9{,}09}{55{,}4} = 0.164$$

(1) Senza tener conto della contrazione del traffico.

a riportare al suo naturale assestamento la economia dei trasporti assegnando ad ogni mezzo il traffico che gli compete.

Non bisogna dimenticare che il traffico viaggiatori ha raggiunto un volume superiore del 90 per cento a quello anteguerra: evidentemente a tale inflazione ha influito anche il troppo basso prezzo politico del trasporto e quindi un assestamento di tale traffico può anche accettarsi a tutto vantaggio di una sana ripartizione di esso.

Nel campo dei trasporti merci, che è il più delicato ed importante, perchè ha riflessi immediati su tutta l'economia del Paese, il primo adeguamento delle tariffe effettuato il 10 febbraio 1949 non ha portato alcuna contrazione di traffico che è invece sempre aumentato, e quindi il coefficiente di smorzamento si è mantenuto costantemente nullo o negativo.

Il coefficiente stesso non ha valore dunque per questo caso.

Nel traffico merci abbiamo avuto dal febbraio al 30 maggio 1949 gli aumenti delle tonnellate-chilometro trasportate riportati nella tabella n. 8.

TABELLA N. 8

TONN.-KM. DI MERCI
TRASPORTATE DALLE F. S.

(1ª fase dell'aumento tariffe - 10 febbraio 1949)

MESI	1948	1949	% di aumento del 1949 rispetto al 1948
	Tonn.-Km.	Tonn.-Km.	
Febbraio ..	723.788.618	785.647.134	+ 8,54
Marzo	805.650.512	851.527.436	+ 5,69
Aprile	730.461.150	774.779.090	+ 6,06
Maggio	707.331.547	890.730.060	+ 25,83
Totale...	2.966.731.827	3.302.683.720	+ 11,30

Nello studio tecnico-economico delle tariffe per merci abbiamo voluto attenuare l'antico concetto a carattere monopolistico per cui determinate merci ricche dovevano sopportare un prezzo di trasporto superiore all'effettivo costo per poter con questo facilitare il trasporto delle merci povere che potevano così venire trasportate sotto costo.

Le merci ricche a lungo percorso, che sono quelle che più interessano l'economia della Italia meridionale, sono state particolarmente avvantaggiate.

Ve ne cito alcuni esempi caratteristici riportati nella tabella n. 9.

TABELLA N. 9

CONFRONTO TRA LE TARIFFE ANTEGUERRA E QUELLE ATTUALI PER ALCUNI TIPI DI MERCI CARATTERISTICHE

MERCE	Percorso medio Km.	Prezzo 26-6-1949 Lire	Livello rispetto anteguerra (base 1940 = 1)
	1	2	3
Grano	175	1.071	18,7
Granturco	180	1.091	18,8
Riso	600	2.628	19,6
Ortaggi e Frutta fresca 5 t.	400	4.941	23,5
Ortaggi e Frutta fresca 10 t.	400	2.945	22,6
Frutta del Sud 5 t.	1.130	7.727	24,3
Frutta del Sud 10 t.	1.130	5.080	23,7
Frutta secca	500	3.620	26,4
Frutta secca del Sud	700	4.165	23,6
Agrumi del Sud	1.200	3.860	24,7
Olio d'oliva	700	4.165	28 –
Uva fres. del Sud a G. V. 5 t.	500	5.964	24,8
Uva fres. del Sud a G. V. 10 t.	500	5.409	25,3
Uva secca	500	4.889	26,2
Uva a P. V.	500	3.199	24,8
Vino	400	2.925	21,5
Vino del Sud	800	4.475	21,8
Sale siciliano	82	568	17,5
Legname in tronchi	400	2.998	22,7 (1)
Legname segato	400	4.032	25,5 (1)

(1) Con decreto Ministeriale in corso di pubblicazione le tariffe per il legname in tronchi e segato sono rispettivamente ridotte, in confronto al livello anteguerra, al rapporto di 1 : 18,2 e 1 : 20,4. Per le provenienze dal Mezzogiorno con percorrenze di oltre km. 600 la riduzione è rispettivamente di 1 : 10,6 e 1 : 17,7.

L'aumento costante del traffico merci mantenutosi anche dopo la prima fase dell'aumento delle tariffe è una ulteriore conferma della bontà del provvedimento che abbiamo preso.

Se successo c'è stato ne è proprio questo l'indice che ci lascia perfettamente tranquilli.

Il traffico ferroviario merci seguita ad aumentare anche dopo l'aumento delle tariffe del 26 giugno passato. Le previsioni degli introiti che abbiamo fatto per mantenere il bilancio dell'esercizio entro i termini espressi del preventivo (fig. 7) sono dunque da ritenersi del tutto attendibili.

Onorevole Ferrari, nel citare che in certi periodi della primavera passata si è verificata una disponibilità di 8–10 mila carri merci al giorno non caricati, ella non ha tenuto conto della necessità di averne almeno un 2–3 per cento, e cioè due o tre mila carri, sempre disponibili per ripartirli rapidamente nelle località dove viene richiesto il carico delle merci.

Ma soprattutto ha trascurato che il traffico merci ha variazioni stagionali che nelle condizioni di questo dopoguerra raggiungono il minimo traffico nel febbraio–marzo ed il massimo nell'ottobre. Le disponibilità di carri nella primavera sono quindi la riserva necessaria per l'autunno. E siccome la escursione massima della variazione del traffico merci durante l'anno ha un valore del 5,5 per cento del traffico medio, come abbiamo fatto recentemente controllare, la disponibilità rilevata è appena sufficiente, essendo stata del 7 per cento circa del totale del parco carri, ciò che è in relazione alle necessità per fare un servizio regolare.

Se mettete queste osservazioni in relazione alla ripartizione del traffico merci tra strada e ferrovia (e già lo abbiamo detto prima per la Bologna–Modena), non possiamo fare a meno di riconoscere che l'aumento di tariffa ha già operato una vera azione di riproduzione e di equilibrio del traffico tra strada e rotaia.

Dopo questi risultati che abbiamo ottenuto dico francamente che sono quasi certo che il fenomeno rilevato si manterrà con qualche oscillazione anche dopo la seconda fase dell'adeguamento, che si è attuata solo pochi giorni fa e cioè il 26 giugno.

V. – COORDINAMENTO TRA STRADA E ROTAIA.

Il senatore Ruini ha parlato con la sua abituale efficacia dei rapporti tra strada e rotaia.

In linea generale condivido sostanzialmente le sue idee, derivate da una lunga esperienza che egli ha fatto al riguardo.

Il coordinamento dei rapporti tra strada e ferrovia, anche nel settore economico e non solo in quello tecnico ed organizzativo, forma oggetto di continui nostri studi iniziati prima

della guerra in campo nazionale ed internazionale.

Ce ne occupiamo, ad esempio, entro la più importante organizzazione ferroviaria che è l'Union Internationale des Chemins de fer di cui l'Italia è stata sempre da decenni parte attiva ed autorevole.

Una delle sue cinque Commissioni è presieduta attualmente da un nostro valoroso tecnico ferroviario, il Consigliere d'amministrazione delle Ferrovie dello Stato ing. G. C. Palmieri.

La passata sconfitta militare ci mise in disparte anche in questo importante campo internazionale. Ma la Presidenza Generale dell'Unione ritenne di usare un particolare riguardo all'Italia, sempre apprezzata nel campo tecnico ferroviario, e lasciò vacante, dopo l'armistizio, la Presidenza della IV Commissione (Exploitation thecnique) per attendere la possibilità di assegnarla nuovamente all'Italia.

Nel dicembre 1948 abbiamo avuto il piacere di vedere l'Italia unanimemente rieletta da circa una ventina di Nazioni aderenti alla Presidenza della IV Commissione ricordata, a parità con la Gran Bretagna (Trafic-Voyageurs - I. Comm.); Svizzera (Trafic Marchandises - II Comm.); Belgio (Décomptes et Changens - III Comm.); Francia (Questions thecniques - V Comm.).

Vi è poi anche l'Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer con sede a Bruxelles, della quale pure l'Italia è partecipe, che studia da tempo il problema della concorrenza tra strada e rotaia.

Nel prossimo Congresso, che si terrà a Roma nell'autunno del 1950, sarà trattato a fondo anche questo importante problema.

Ho voluto ricordarvi le nostre più importanti partecipazioni ad organizzazioni internazionali perchè possiate riconoscere che noi siamo perfettamente al corrente di quello che si fa in tutti i campi tecnici ed economici dei trasporti terrestri.

Dobbiamo però preoccuparci di attuare in Italia provvedimenti che non siano semplice copia di altri, ma l'adattamento di essi alle necessità della nostra economia, ed a quelle della particolare configurazione allungata delle nostre reti stradali e ferroviarie; nonchè allo sviluppo del piccolo cabotaggio e della navigazione interna.

È quindi una preoccupazione di adattamento, non di principio, su cui noi dobbiamo insistere.

Non vorrei tediarvi più a lungo su questo argomento, ma ci tengo ad osservare che il principio politico che il Governo segue in materia di concorrenza tra strada e rotaia ebbi occasione di esprimerlo molto chiaro alcuni giorni or sono.

Consentitemi che vi ripeta quello che ho scritto il giorno stesso in cui si attuava la seconda fase degli adeguamenti delle nuove tariffe e cioè il 26 giugno 1949 (1): « Riteniamo di stabilire il principio che una sana economia dei trasporti debba convogliare il traffico sui mezzi che, a parità di servizio offerto, siano del minor costo effettivo e non su quelli che artificialmente offrono un minor prezzo stabilito da ragioni di varia natura, che possono essere anche ragioni politiche.

« Facciamo dunque in modo che, sia pur con la necessaria gradualità e cautela, i trasporti di superficie si mettano tutti sullo stesso livello economico.

« I trasporti su ferrovia, quelli su strada ordinaria, su vie navigabili interne o costiere non paghino, ad esempio, il servizio del patrimonio costituito dalla strada che adoperano. Ne paghino, però, nella stessa misura e completamente, il servizio per il suo rimodernamento, per il suo esercizio e per la sua manutenzione, e sostengano in pieno sopratutto gli oneri relativi all'esercizio vero e proprio del trasporto stesso ».

Abbiamo in Italia raggiunto questa condizione di equilibrio ? Ho i miei dubbi.

Il servizio ferroviario è fatto di treni ma anche di capi stazione che disciplinano il traffico e di agenti che hanno la manutenzione delle linee.

L'esercizio della strada asfaltata e la sua manutenzione sono pagati, è vero, dalla tassa sul carburante e da quella di circolazione: ma mi domando chi abbia fatto in Italia il calcolo approssimativo di che cosa costa l'eser-

(1) Cfr. : « Il Sole », 26 giugno 1949, G. CORBELLINI, *Divagazione sui trasporti ferroviari.*

cizio complessivo della strada per il servizio automobilistico.

Attraversate Roma o qualsiasi altra città verso le ore pomeridiane e vedrete che il padrone indiscusso della strada è l'automobile.

Tutti o quasi i metropolitani che a diecine di migliaia disciplinano il traffico automobilistico delle nostre città, sono un onere che indirettamente dovrebbe gravare sull'automobile, non sul povero pedone o sulle carrozzelle. È un onere di vero esercizio della strada come quello dei capostazione per le ferrovie. E le segnalazioni ? e il costo dei passaggi pedonali ?

Ma anche la disciplina del traffico tra due strade di tipo diverso che si intersecano come ad esempio tra strada e ferrovia, è una spesa di esercizio evidentemente necessaria per entrambe.

Ecco quindi che si deve esaminare anche la distribuzione dell'onere dei passaggi a livello.

E la manutenzione delle strade provinciali e comunali ? e la ripartizione delle spese di manutenzione tra autoveicoli industriali e autovetture ? E la spesa per la polizia della strada ? A cosa assomma il complesso di tutte queste spese che, da chiunque vengano sostenute, devono essere sempre a carico dell'utente della strada ?

Non insisto su questo argomento che noi abbiamo già messo in studio; mi basta soltanto di aver accennato al principio che la nostra politica deve essere quella di mantenere tutti i trasporti allo stesso livello di onere complessivo, da chiunque esso sia sostenuto e comunque distribuito.

Con questa affermazione di principio credo di aver dato una esauriente risposta a quanto chiedeva il senatore Ruini indicandogli l'indirizzo che la politica del Governo deve seguire in simile delicata materia.

VI. – SERVIZI PUBBLICI IN REGIME DI CONCESSIONI. – DIRETTIVE E PROGRAMMI.

È stato richiesto da molti di voi quali sono i nostri criteri e le direttive politiche in materia di servizi pubblici in regime di concessione.

Fu detto qui dal senatore Ferrari che questi servizi attraversano una crisi di azienda oppure di sistema, oppure di esercizio; ma che tale crisi non è una vera e propria crisi di trasporto.

Mi permetta, il senatore Ferrari, di non essere completamente del suo parere.

Quando una ferrovia è esercitata in concorrenza con una strada si possono verificare questi casi estremi. O il traffico è intensissimo come nell'esempio che ho citato degli Stati Uniti od in quello della nostra via Emilia, e allora i due sistemi possono entrambi vivere economicamente in modo anche rigoglioso; oppure il traffico è scarso ed allora esso non è sufficiente per poter fare coesistere due attrezzature, ed una di esse deve fatalmente scomparire: la migliore delle due rimarrà.

Solo in questo ultimo caso vi è una vera crisi di trasporto, onorevole Ferrari, ed è proprio allora che il Governo deve intervenire per disciplinare l'attività dei due concorrenti.

Nei casi intermedi non ben definiti occorre sempre un esame oculato del problema per mettere la questione nel giusto indirizzo di una sana economia dei trasporti.

In questi casi può esservi insieme crisi di aziende e crisi di sistema, oppure crisi di trasporto.

Ma molto spesso basta agire su un solo di questi due elementi per rendere possibile un accettabile equilibrio tecnico ed economico dei trasporti stessi.

Dal punto di vista teorico non è difficile risolvere tali problemi; la difficoltà viene naturalmente quando si tratta di passare alle realizzazioni concrete e quindi di creare gli strumenti legislativi o fiscali od organizzativi che possono efficacemente agire nel giusto senso.

Ciò per esempio risulta evidente quando una ferrovia a scartamento ridotto è in concorrenza con una strada.

La ferrovia secondaria richiede inevitabilmente operazioni di trasbordo al termine della sua rete, ad esempio con la ferrovia principale che è a scartamento normale, quando si tratti di trasporti su percorsi che vanno oltre quelli della ferrovia secondaria stessa. Allora l'automezzo allunga il suo raggio d'azione e facilmente ottiene il sopravvento sulla ferrovia secondaria.

Se a tutto questo si aggiunge lo stato di grave deperimento a cui i servizi secondari

su rotaia sono giunti per le note situazioni del dopoguerra, si deve riconoscere che il problema ha urgenza di venire affrontato. E ciò deve farsi proprio con i criteri più idonei alla concreta situazione odierna, che si ispirino però alle direttive che il Governo intende seguire.

Nei casi di indubbia situazione di crisi (sia essa di trasporti o di azienda o di sistema) la nazionalizzazione desiderata dal senatore Ferrari non si presenta come il rimedio risanatore. In ciò convengo pienamente con il senatore Tommasini.

Sta di fatto, per rimanere nei termini della legge vigente, che il riscatto, come provvedimento di carattere generale diretto a por termine a tutte le attuali concessioni, verrebbe a risolversi in un onere insostenibile per lo Stato, il quale, oltre ad addossarsi le spese per la rimessa in efficienza e per la valorizzazione del patrimonio, dovrebbe corrispondere alle Società private delle concessioni, gli indennizzi ammessi dalla legge che sono sempre assai ingenti specie per il rilievo del materiale rotabile di loro proprietà.

Ma noi non rimaniamo inerti di fronte a queste particolari situazioni di carenza, perchè interveniamo con le gestioni governative, pur esse auspicate dall'onorevole Ferrari.

È proprio di questi giorni, ad esempio, la pronunzia di decadenza della Società che esercitava la ferrovia Circumetnea, già sottoposta a gestione governativa, e, pur in questi giorni, è stata sottoposta a gestione governativa la ferrovia Genova-Casella.

Altre gestioni governative in atto sono quelle dei servizi di navigazione sui laghi Maggiore e Garda e sulle ferrovie Monza-Oggiono, Ferrara-Codigoro, Rimini-Novafeltria e Napoli-Piedimonte D'Alife

Ora, salvo sempre l'intervento dello Stato sotto forma di gestioni governative e di pronunzia di decadenza ogni qual volta si presentino particolari situazioni di inadempienza, occorre dare alle ferrovie in concessione ed alle tramvie la possibilità di riacquistare il proprio assetto economico, sconvolto più che turbato, e per le conseguenze della guerra e per la cessazione del loro monopolio originario dei trasporti nelle zone che esse erano destinate a servire da sole quando non esisteva la concorrenza automobilistica.

Dai prodotti dell'esercizio esse non possono trarre quanto necessario per eseguire i lavori di trasformazione e di potenziamento degli impianti. Allo stato attuale, sarebbe vano, per esse, il ricorso al capitale privato che non si lascerebbe attirare da aziende con bilanci sostanzialmente fallimentari.

Conto, dopo il consenso del Consiglio dei Ministri, di poter sottoporre al Parlamento provvedimenti diretti a dare il modo alle aziende di pervenire non ad un sollievo temporaneo ma ad un effettivo miglioramento delle condizioni tecniche dell'esercizio, che consenta loro di vivere di vita propria o quanto meno con quelle sovvenzioni che erano state accordate in base agli originari piani finanziari, in relazione alle effettive necessità allora valutate e che si dovrà pur vedere di adeguare in dipendenza della sopravvenuta svalutazione della moneta e delle variate situazioni dei traffici e della economia delle zone servite.

Si tratta, per quelle ferrovie e tramvie extraurbane per le quali si riconosca che sussistano tuttora per il loro mantenimento le esigenze di pubblico interesse per cui furono costruite, di metterle in grado di provvedere al loro potenziamento, ad esempio con l'elettrificazione o con la motorizzazione, ovvero provvedendo alla loro trasformazione in filovie.

Per i servizi di navigazione sui grandi laghi, la cui prosecuzione è minacciata dalla fortissima passività dell'esercizio, saranno del pari concretati i provvedimenti per la loro modernizzazione, indispensabile per l'esercizio in condizioni di minore passività e per soddisfare esigenze anche di carattere turistico cui non possono provvedere, in conseguenza del grande e rapido sviluppo che hanno preso, tutto a detrimento della navigazione, gli autoservizi di cornice, che, però, dovranno venire opportunamente congegnati, nel sistema della concessione, in modo da costituire un tutto unico aziendale con quelli di navigazione lacuale.

L'intervento finanziario dello Stato sarà da prevedersi sotto forma di sovvenzioni e di contributi sino a determinati limiti e, nei piani finanziari, saranno considerati i maggiori prodotti conseguibili con il nuovo esercizio potenziato, modernizzato o trasformato, per tutto il restante periodo della concessione.

Le Società dovranno, in altri termini, dare il loro apporto al miglioramento dei loro servizi e al risanamento dei propri bilanci con l'anticipo della parte di spesa non coperta dalla sovvenzione o dal contributo e cioè di quella parte di spesa che dovranno ammortizzare, nel corso della concessione, con gli utili dell'esercizio.

Lo Stato non profonderà quindi miliardi, come si preoccupa l'onorevole Ferrari, unicamente per lasciare alle Aziende i benefici conseguibili dal nuovo esercizio; tali benefici verranno invece scontati in anticipo con le previsioni dei piani finanziari da elaborare.

Poichè si è anche parlato di sorveglianza sulle Società private, è da tener presente che, oltre quella stabilita dal Testo Unico 1912, che prevede il sindacato deferito agli organi dell'Ispettorato Generale della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in concessione, vi è l'altra sorveglianza affidata ai sindaci scelti tra il personale del Ministero del tesoro e della Corte dei conti in applicazione del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1042 per tutte quelle Società che fruiscono di sussidi integrativi di esercizio, che sono da rimborsare allo Stato, e sino a quando non abbiano effettuato tale rimborso.

Ritengo che la sorveglianza sia oggi efficace e che i controlli che lo Stato esegue tutelino gli interessi dell'erario e del pubblico.

Per le aziende municipalizzate, cui ha accennato l'onorevole Ferrari, lo Stato è intervenuto ammettendole ai finanziamenti per la ricostruzione autorizzati per le ferrovie concesse alla industria privata e prevedendo per le Aziende medesime il proprio concorso nel pagamento degli interessi sui mutui contratti per acquisto di nuovo materiale rotabile, in misura non eccedente il tre per cento, per un periodo non superiore ai 4 anni e per un importo complessivo di 8 miliardi di mutui già stanziati, con la legge che l'onorevole Ferrari ha ricordato, per la quota di interessi che deve far carico al bilancio dello Stato.

Il primo provvedimento non ha potuto ancora avere applicazione adeguata dovendosi coi 10 miliardi autorizzati far fronte a tutte le esigenze per la ricostruzione; il fabbisogno per le aziende municipalizzate è stato calcolato in non meno di 16 miliardi e mezzo.

Il secondo provvedimento – onorevole Ferrari – è rimasto sinora inoperante per le difficoltà, da parte delle aziende, di poter ricorrere al credito bancario, che, per la sua stessa natura, non può essere che di breve durata.

Ma ho ragione di ritenere cha anche questo scoglio potrà presto venire superato perchè ci siamo da tempo resi conto della gravità del problema e si sta studiando, d'intesa col tesoro, se vi è la possibilità di provvedere ai finanziamenti per gli 8 miliardi di mutui attraverso qualcuna delle sezioni istituite presso Istituti di credito di diritto pubblico, come potrebbe esser quello per la cooperazione o l'altra per l'attuazione di iniziative turistiche ed alberghiere.

Il problema in ogni modo non è trascurato.

Si è accennato anche ai provvedimenti che si vorrebbero proporre per le ferrovie e tramvie e per la navigazione lacuale. È dunque opportuno far pure cenno ad altri due provvedimenti che si vanno ora concretando.

Sono ancora troppi i Comuni ed i centri abitati non collegati alle ferrovie o, comunque, ai capiluoghi ed ai maggiori centri; l'iniziativa privata, di fronte alla prevista deficitarietà degli esercizi, è rimasta inerte.

Si rende, quindi, inevitabile, anche qui, l'intervento dello Stato con aumento delle sovvenzioni governative previste dalla legge del 1932 (da lire 600 a lire 800 a km.) oggi non più rispondenti ai costi di esercizio.

L'adeguamento, anzichè in misura fissa, sarà previsto in funzione degli autobus-chilometro di effettiva percorrenza e in misura maggiore per i servizi (e saranno specialmente quelli del Mezzogiorno) per i quali siano maggiori le difficoltà di esercizio o per le condizioni delle strade o per la scarsa densità dei nuclei abitati da servire.

All'onere di bilancio si potrà far fronte ad esempio imponendo alle aziende esercenti autolinee, in più favorevoli condizioni di esercizio, il versamento di canoni annui all'Erario in corrispettivo delle ottenute concessioni.

Lo sviluppo raggiunto dagli autoservizi, le conseguenti inevitabili sovrapposizioni sui percorsi stradali e gli inconvenienti che ne derivano, impongono di adeguare la legge esistente alle situazioni che si sono venute creando, situazioni che occorre sistemare e disciplinare

prima di ripristinare, uscendo dall'attuale stato di provvisorietà, le concessioni con durata predeterminata.

Studi si stanno eseguendo su questa delicata materia anche per quanto riguarda la soppressione degli attuali divieti dei servizi locali giustamente avversati dal pubblico, che vede in essi soltanto una tutela di interessi privati e che dànno luogo a frequenti contestazioni e vertenze tra gli stessi concessionari.

Per la navigazione interna che, nel sistema dei trasporti, assolve compiti apprezzabili in conseguenza della economicità dei costi per l'impiego di tutta una vasta categoria di lavoratori, è in corso di elaborazione un progetto di legge che, analogamente alla legge Saragat per la Marina mercantile, contempla un complesso di agevolazioni aventi particolare riguardo al miglioramento qualitativo della flotta e soprattutto all'attrezzatura degli scali portuali per il maneggio delle merci.

Per il finanziamento relativo si cercherebbe di utilizzare, ove possibile, le assegnazioni sul fondo lire e, in caso contrario, potrà sempre farsi ricorso alle ordinarie assegnazioni annuali di bilancio.

Il problema è dunque sul tappeto e troverà anch'esso la sua concreta soluzione.

Conto, per questo, sulla fattiva collaborazione che il Parlamento, a mezzo delle sue Commissioni legislative, vorrà accordarmi per il perfezionamento di quanto stiamo preparando.

VII. - CONSIGLIO SUPERIORE DEI TRASPORTI.

Due parole sul Consiglio superiore dei trasporti che si è qui ricordato con numerosi e chiari interventi.

Siamo tutti d'accordo che è urgente vederne attuata la funzione e il più rapidamente possibile.

Dopo le assicurazioni da me date al riguardo, nell'autunno passato, in occasione della discussione in entrambi i rami del Parlamento del bilancio preventivo 1948-1949 del Ministero dei trasporti, ho subito fatto iniziare gli studi necessari, prendendo contatti con tutti gli Enti interessati.

Poichè doveva impostarsi il problema nei suoi termini generali e organici, i Ministeri interessati direttamente alla sua attuazione sono stati evidentemente quattro: il Ministero dei trasporti, per la parte dell'esercizio ferroviario, autostradale, filoviario, di navigazione interna, ecc.; quello dei lavori pubblici per la parte della costruzione delle strade, autostrade, ferrovie, ponti, aeroporti, ecc.; quello della Difesa per la parte dell'aeronautica civile; ed infine quello della Marina mercantile per la parte riguardante il traffico marittimo.

Esistono però già altri Consigli superiori, come quello dei Lavori pubblici, dell'Aeronautica e della Marina mercantile.

Occorreva dunque pensare alla istituzione di un organo tecnico, consultivo, che fosse un organo del Governo al servizio di tutte le Amministrazioni interessate, tra le quali naturalmente non potevano restare assenti quelle della spesa e dell'entrata (Ministero del tesoro e delle finanze), delle attività industriali e commerciali (Ministero dell'industria e commercio) e infine agricole (Ministero dell'agricoltura e foreste).

Per ciò che riflette il Ministero dei lavori pubblici si è raggiunta una intesa nel senso che, ferma rimanendo in ogni caso l'attuale competenza del Consiglio superiore dei lavori pubblici per quanto riguarda l'esame delle opere pubbliche, resterebbe devoluto al Consiglio superiore dei trasporti il parere di sua competenza per la materia ricadente nella parte tecnica ed economica dell'esercizio dei trasporti, sui piani regolatori di ripartizione dei traffici tra i diversi sistemi di trasporto, sui programmi di massima delle costruzioni e sui progetti di nuove ferrovie, o strade ordinarie, di grande comunicazione.

Pertanto ogni obiezione da parte del Ministero dei lavori pubblici in precedenza avanzata è venuta successivamente a cessare.

Rimangono ancora in sospeso alcune questioni con il Ministero della difesa per la parte ralativa all'Aeronautica, ma si spera tuttavia di superarle rapidamente.

Si otterrà in definitiva il risultato di snellire l'attuale organizzazione degli esistenti Consigli superiori dando loro funzioni definite che non siano in contrasto e comunque non interferiscano con quelle del nuovo Consiglio superiore dei trasporti.

Si è venuto in tal modo a profilare un complesso organico di provvedimenti necessari per la istituzione del Consiglio superiore dei trasporti che toccano direttamente anche l'attuale competenza tecnica dei singoli Ministeri interessati.

Per questo gli studi proseguono alacremente presso la Presidenza del Consiglio, che già provvede ad elaborare gli elementi necessari per l'attuazione degli ordinamenti previsti dall'articolo 95 della Costituzione.

Come si può rilevare da quanto ho accennato, il problema ha assunto un aspetto assai delicato e complesso. Ciò spiega la ragione per la quale, malgrado la nostra massima buona volontà, non siamo ancora giunti in porto.

Ma posso assicurare il Senato che siamo ormai in vista di esso.

È già elaborato un primo schema di provvedimento che rimane ormai solo da perfezionare nei suoi particolari.

Poichè il Consiglio superiore dei trasporti sarà un organo del Governo, diverrà possibile che esso deleghi ai singoli Ministeri lo studio di particolari attività tecnico-economiche-organizzative di competenza dei Ministeri stessi che dovranno poi venire armonizzate in sede plenaria per l'ulteriore loro seguito in via amministrativa o legislativa, secondo i casi.

Mi auguro che tutto il lavoro eseguito sia presto sottoposto al vostro esame, perchè la esperienza e la competenza dei senatori che si occupano della materia possa ulteriormente migliorare quanto noi stiamo con la massima diligenza già predisponendo.

Spero che intanto vogliate darmi atto che anche su questo argomento abbiamo spinto le cose avanti il più possibile e ciò nonostante che molti altri problemi pressanti nel campo delle necessità immediate ci abbiano tenuti occupati in questo ultimo scorcio di tempo.

Onorevoli colleghi, in questa lunga esposizione dei più importanti problemi che sono stati risolti o sono ancora sul tappeto in materia di trasporti terrestri, avrete, spero, potuto apprezzare quale è l'importanza che il Governo attribuisce a questo nevralgico settore dell'attività economica, industriale e commerciale del Paese, e quanto si è fatto in questi due anni di difficile lavoro.

Molto vi è ancora da compiere – lo so – e so anche che la via da percorrere è dura e non facile.

Mi auguro che la vostra alta approvazione al bilancio in discussione dimostri non solo il consenso del Senato all'opera svolta fino ad oggi, ma ci arrechi il conforto che non ci mancheranno in avvenire il vostro autorevole consiglio e la vostra fiducia, che ci sono necessarie per proseguire la nostra fatica.

Tutti i dipendenti del Ministero dei trasporti che qui ho l'ambito onore di rappresentare, come Ministro e come membro della loro grande famiglia, di tutti i ranghi e le categorie, dai più umili esecutori fino ai più alti dirigenti, saranno lieti certamente domani quando sapranno di aver potuto, silenziosamente e tenacemente lavorando, meritare la vostra approvazione e il vostro elogio.

Permettetemi che da questo posto di responsabilità aggiunga al plauso vostro, che avete loro già dato, anche il mio particolare ringraziamento.

È il ringraziamento di chi ha vissuto a lungo insieme ai propri dipendenti e ne conosce a fondo tutte le ansietà, i sacrifici e le aspirazioni. (*Vivissimi applausi e molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rinviato a domani.

Sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ricordo agli onorevoli senatori che, a termini del Regolamento, il primo punto da porre all'ordine del giorno di domani dovrebbe essere la legge Battista riguardante la sanatoria delle scritture private. Senonchè, da varie parte mi è giunta ufficiosamente la notizia che si accetterebbe un rinvio della discussione di questa legge a mercoledì. Se non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Prego il senatore segretario di dar lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

MERLIN ANGELINA, *segretario:*

Al Ministro della difesa, per conoscere le ragioni che hanno determinato l'invio al carcere militare di Torino del soldato Pietro

Pinna ed a quello di Potenza del soldato Antonio Pantoni, i quali, essendo obbiettori di coscienza, non possono essere ammaestrati ad uccidere il proprio simile.

JANNELLI.

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta.

Al Ministro dell'agricoltura e foreste per conoscere quali provvedimenti intenda prendere nei rapporti degli abitanti di Cetraro, i quali reclamano sollecita constatazione dei danni subiti per un violento nubifragio, che ha devastato quelle campagne e distrutto ogni possibilità di raccolto.

MANCINI.

Al Ministro dei trasporti, per sapere se corrisponde a verità la notizia, apparsa su un diffuso quotidiano, di istruzioni date dal Ministero all'ispettorato della motorizzazione civile per la preparazione di «norme» restrittive all'uso di motociclette leggere, dette «motoscooter», particolarmente per il loro impiego nel trasporto merci.

Il grandissimo sviluppo avuto in Italia nell'uso di tale tipo di veicolo — per cui si è data vita ad una notevolissima attività industriale e si è resa possibile una benefica riconversione di alcuni grandi stabilimenti già di natura bellica (raro esempio di sana iniziativa industriale libera) — ha dimostrato chiaramente il riconoscimento da parte del pubblico della utilità e della idoneità delle motoleggere al servizio richiesto.

Eventuali norme restrittive sarebbero contrarie alle esigenze degli utenti e porrebbero in crisi la nuova industria, con grave danno di numerose maestranze.

CASTAGNO.

Al Presidente del Consiglio dei Ministri, per sapere se non creda opportuno invitare tutti i funzionari statali che rispondono, in iscritto, a richieste dei cittadini, a non limitarsi a citare, aridamente e seccamente, articoli di leggi che pochissimi conoscono, ma illustrarli brevemente in modo da dare ai richiedenti risposte chiare ed esaurienti, che evitino altre lunghe pratiche.

LOCATELLI.

Al Ministro del tesoro, e per esso al Sottosegretario per le pensioni di guerra, per sapere se non creda giusto ammettere a pensione i parenti dei militari sbandati che, rastrellati dai fascisti e nazisti, vennero «a forza» incorporati nelle milizie della pseudo repubblica di Salò e perdettero in guerra la vita.

LOCATELLI.

Al Ministro dell'industria e commercio, per conoscere come possa giustificarsi l'allontanamento del Segretario generale della Camera di commercio di Bologna disposto dal Prefetto di quella città il 16 maggio 1949 «in relazione a direttive alle quali è uniformata una proposta di legge sul riordinamento delle Camere di commercio», ove si consideri non soltanto che le direttive di una proposta di legge non possono essere nè determinanti, nè vincolanti, ma soprattutto che il pensiero recentemente esposto in Senato dallo stesso Ministro in sede di bilancio è ben diverso dalle direttive richiamate dal provvedimento suddetto.

BORROMEO.

PRESIDENTE. Domani seduta pubblica alle ore 9,30, col seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1949-1950 (296).

II. Interrogazioni.

III. Seguito della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'agricoltura e foreste per l'esercizio finanziario 1949-1950 (295).

IV. Discussione del disegno di legge:

BATTISTA ed altri. – Sanatoria delle scritture private relative a trasferimenti immobiliari nulle in forza della disposizione del decreto-legge 27 settembre 1941, n. 1015 (161) (*Rinviata la discussione a mercoledì 13 corrente*).

La seduta è tolta (ore 21,30).

Dott. CARLO DE ALBERTI
Direttore dell'Ufficio dei Resoconti

ALLEGATI

AL DISCORSO DEL MINISTRO DEI TRASPORTI

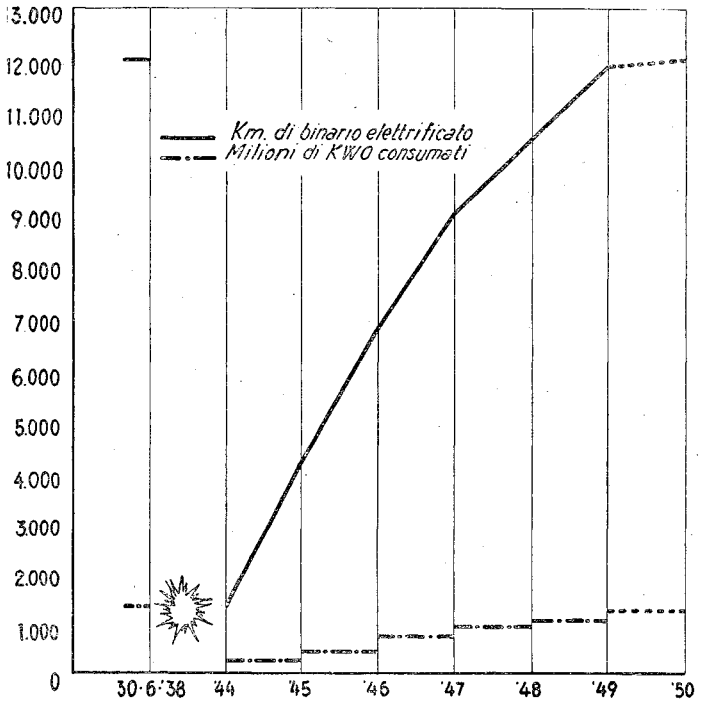

Fig. 1. - Rielettrificazione delle linee delle F. S.

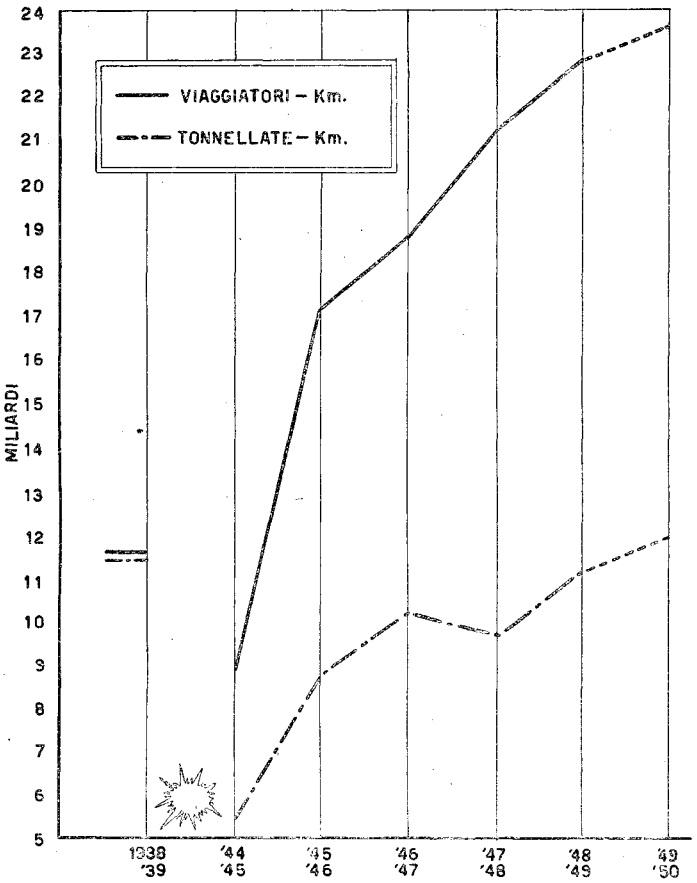

Fig. 2. - Traffico sulle F. S.

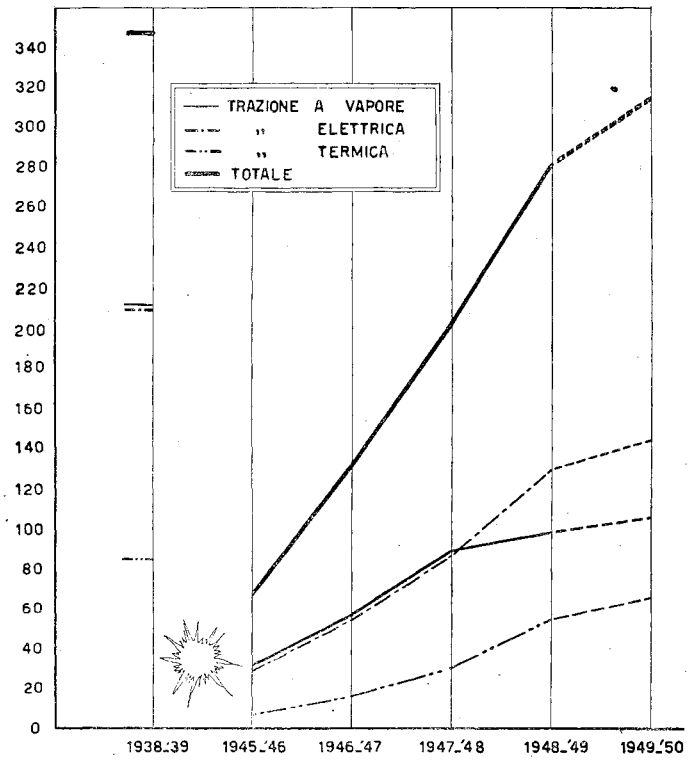

Fig. 3-*a*. - Media giornaliera delle percorrenze dei treni viaggiatori sulla rete F. S.

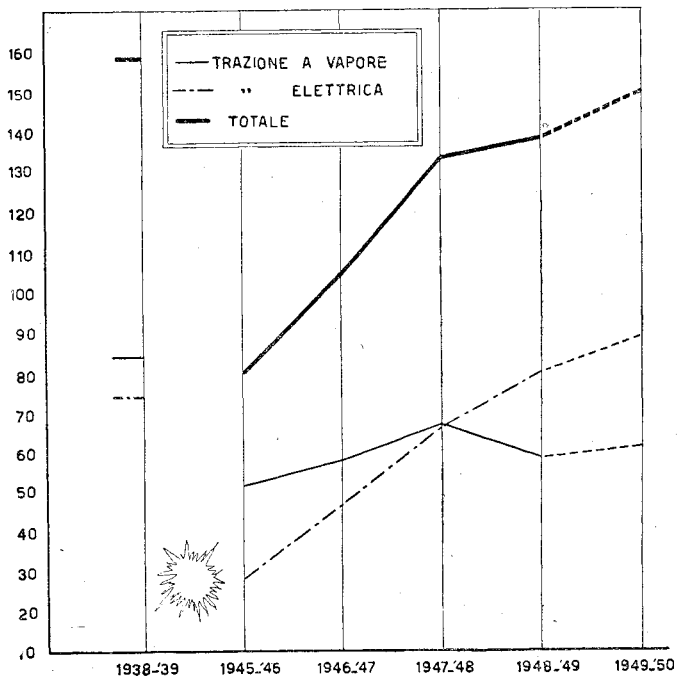

Fig. 3-*b*. - Media giornaliera delle percorrenze dei treni merci sulla rete F. S.

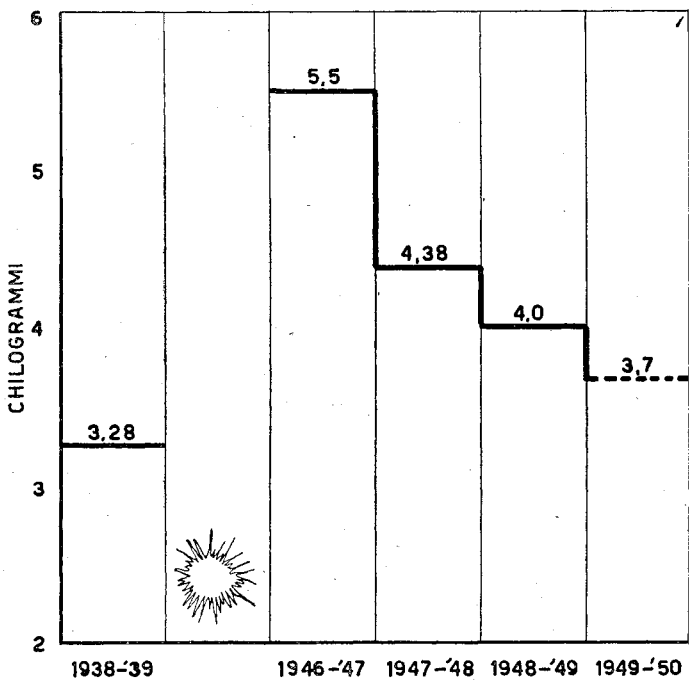

Fig. 4. - Consumo di carbone per 100 tonnellate-km. di treno a vapore effettuato, riferito a una linea orizzontale.

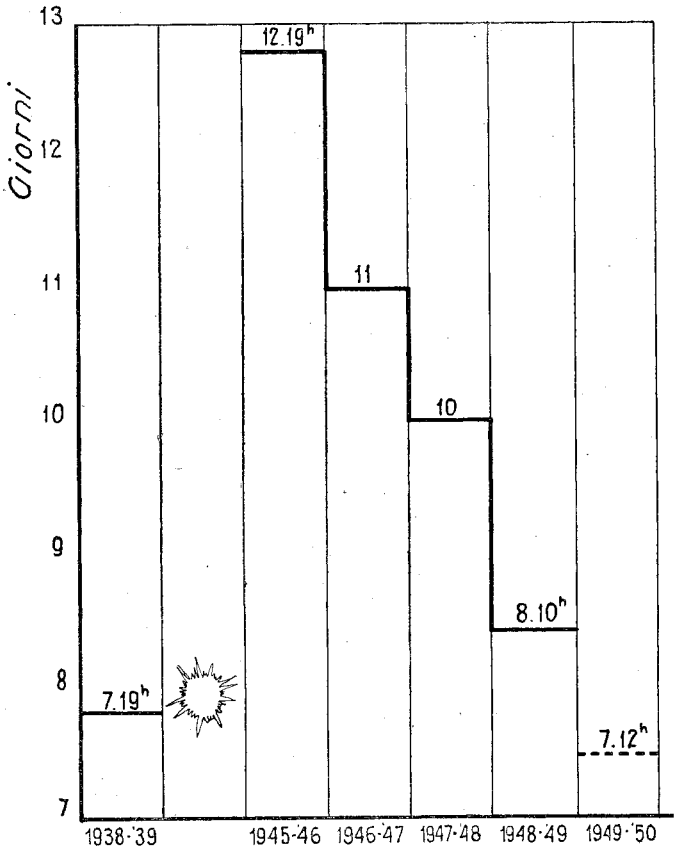

Fig. 5. - Ciclo medio del carro ferroviario (giorni intercedenti tra due carichi successivi)

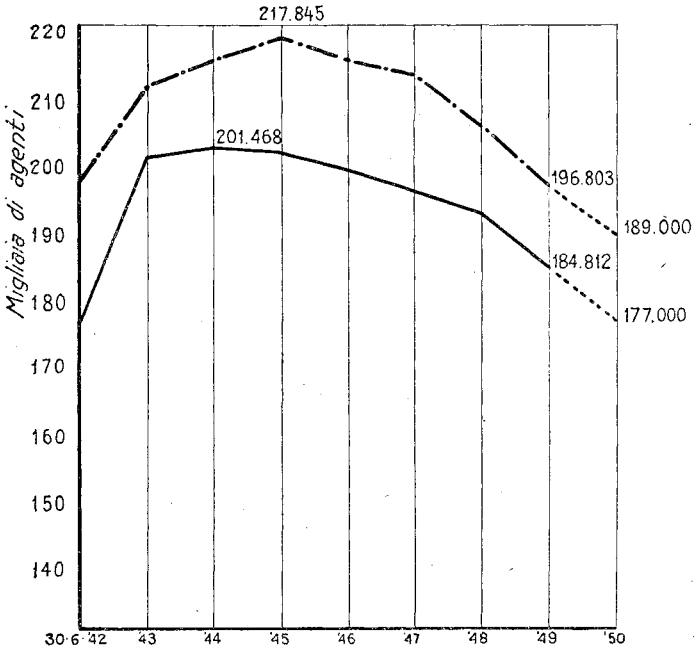

Fig. 6. - Personale delle Ferrovie dello Stato.

—·—·— compresi gli assuntori e coadiutori, portieri di case economiche e polizia ferroviaria.

——— escluse tali categorie.

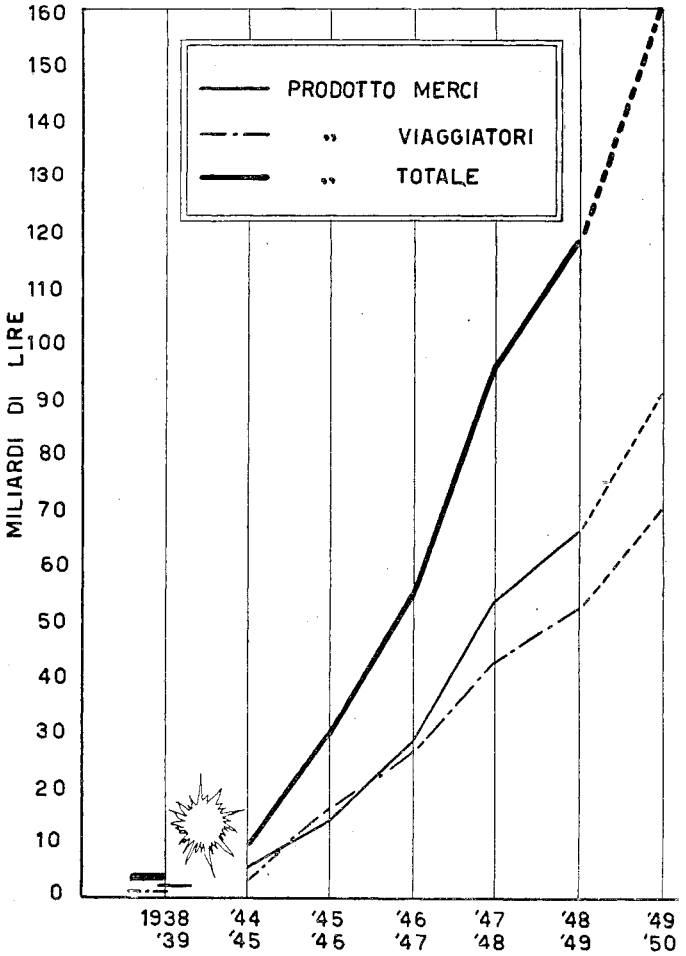

Fig. 7. - Prodotti del traffico delle Ferrovie dello Stato.

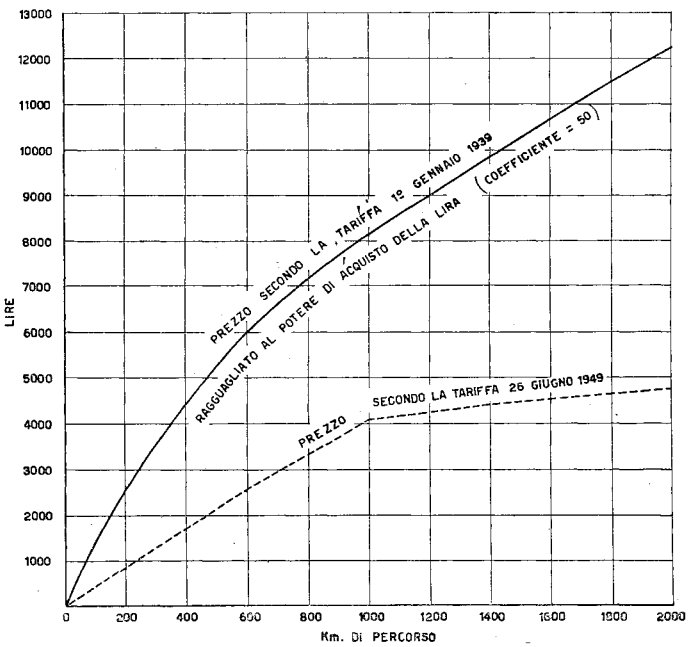

Fig. 8. - Confronto tra le curve di differenzialità delle tariffe viaggiatori delle F. S.