CDLXXVI. SEDUTA

VENERDÌ 14 LUGLIO 1950

(Seduta pomeridiana)

Presidenza del Vice Presidente ZOLI

INDI

del Vice Presidente MOLÈ ENRICO

INDICE

Disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951 » (1109) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (Seguito della discussione):

MASSINI . . . . . *Pag.* 18509
ROMANO Antonio 18519
MAGLI 18521
GENCO 18523
CARELLI 18529
MARIOTTI 18531
CERMIGNANI 18532
LANZETTA 18533
PICCHIOTTI 18535
CARRARA 18536
DI ROCCO 18536

Disegni di legge (Trasmissione e deferimento a Commissione speciale) 18531

Interrogazioni:
(Annunzio) 18537
(Per lo svolgimento):
MACRELLI 18539

La seduta è aperta alle ore 16,30.

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

Seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951 » (1109) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951.

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

MASSINI. Onorevoli colleghi, onorevole Ministro, signor Presidente, d'accordo con gli oratori che mi hanno preceduto nell'esame di questo bilancio preventivo, anche io ho notato che qualche cosa di nuovo si potesse intravvedere, non nel preventivo di bilancio, ma nell'impostazione data dall'onorevole Ministro col suo discorso alla Camera. Sembra, almeno nelle parole, che si voglia abbandonare un po' la vecchia politica del risanamento del bilancio ferroviario attraverso la sola e rovinosa via del noto binomio; aumento indiscriminato delle tariffe, diminuzione del personale e peggioramento delle sue condizioni. Però era evidente che questo abbandono non poteva essere nello stato di previsione del bilancio; nulla infatti troviamo in esso di queste

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1200)

buone intenzioni, e il perchè è stato detto. È stato detto che il bilancio è stato impostato molto tempo prima e che quindi le intenzioni (che speriamo si realizzino) del nuovo Ministro non potevano trovare una corrispondenza nel nuovo bilancio. Comunque noi ci auguriamo e prendiamo atto delle buone intenzioni e, dopo tutto quello che è stato detto al riguardo, possiamo concludere: speriamo bene.

Anche io avevo preparato qualche cifra riguardo all'esame dei bilanci preventivi e consuntivi precedenti ed ero arrivato alle stesse conclusioni del collega Ferrari. E siccome mi sono ripromesso di sforzarmi di non ripetere quello che è stato già detto da altri, riaffermo qui, senza dimostrazione — perchè è stata gia fatta — il mio parere che niente autorizza, così stando le cose, a prevedere un aumento di traffico di 14 miliardi per l'esercizio 1950-1951. E senza rilevare qui la facilità di prevedere dei pareggi o quasi nei preventivi, salvo poi riscontrare nei consuntivi il passivo a diecine di miliardi, c'è da augurarsi che, anzichè prevedere in astratto, si lavori veramente ad incrementare il traffico ferroviario, che è una delle fondamentali vie per avviarsi veramente al risanamento del bilancio ferroviario; e non puntare, come si è detto prima, sempre ostinatamente sull'aumento delle tariffe e sul sacrificio del personale.

È stato anche già detto — e io appena sorvolo questo argomento — che la strada sta vincendo la rotaia; anzi qualcuno ha farneticato addirittura sulla fine delle ferrovie, la fine di questo fondamentale mezzo di trasporto nazionale. Ma lasciamo stare i sognatori o gli incompetenti al loro destino. È chiaro che nessuno di noi si vuole mettere contro l'inevitabile progresso tecnico che sembra favorire la strada; solo rispondiamo che il progresso tecnico non è un progresso unilaterale, c'è un vasto progresso tecnico anche nell'ambiente ferroviario che deve essere utilizzato, c'è un progresso tecnico che può incrementare molto, può migliorare, ammodernare e molto il servizio ferroviario. Quindi bisogna non sottovalutare, non lasciare deperire *a priori* passivamente, direi quasi con piacere, questo grande organismo nazionale, ma potenziarlo al massimo utilizzando appunto questi progressi tecnici che si crede da molti che lavorino soltanto a danno delle ferrovie. Il problema del duello strada e rotaia non è un problema esclusivo del nostro Paese. Tutti i Paesi civili ne sono interessati ed ognuno ha cercato di escogitare quei rimedi che ha creduto migliori. Ma io penso che, dopo quello che è stato detto qui da altri colleghi, possa anche io concludere che di questo si parlerà più ampiamente a proposito della discussione del progetto di legge n. 1065, già venuto in Commissione, che riguarda l'esercizio e il potenziamento delle ferrovie concesse. Ma subito ed in anticipo si può affermare che noi non desideriamo una vana lotta, una vana concorrenza dannosa per tutti, specialmente su facili percorsi paralleli, ma una equa ripartizione dei trasporti su tutti i centri nazionali e a favore di tutti i centri nazionali secondo la migliore utilizzazione tecnica di tutti i mezzi di trasporto. Non criterio soltanto speculativo, dannoso all'erario e agli utenti, ma equo coordinamento del bene inteso interesse nazionale.

Politica di incremento anche ferroviario e non di progressiva liquidazione di questo grande patrimonio nazionale che, come giustamente ha detto l'onorevole relatore, «è la più grande organizzazione statale esistente in Italia di tipo industriale». Quindi un primo avviamento a questo coordinamento, con l'istituzione del Consiglio superiore dei trasporti, che coordini tutti i diversi tipi dei trasporti. Coordinamento e Consiglio superiore dei trasporti tanto desiderati dalla maggioranza dei cittadini, ma osteggiati, non voluti da alcuni ceti interessati al perpetuarsi della confusione, o anche da alcuni circoli burocratici per malinteso spirito di prestigio. Non è un mistero per nessuno: gli stessi colleghi della maggioranza, in Aula e in Commissione, hanno accennato agli inconvenienti, alle lentezze burocratiche, alle volute lungaggini per la realizzazione di questo organismo. Intanto c'è in ballo il famoso Ufficio costruzioni ferroviarie che il Ministero dei trasporti giustamente vuole avocare a sè e il Ministero dei lavori pubblici, per errato prestigio di ufficio, non vuole mollare. È anche più probabile che vi siano interessi contrastanti tra le diverse imprese trasportatrici. Anche qui non si scopre niente

di nuovo: non c'è solo un duello tra strada e rotaia, intendendosi per rotaia le ferrovie dello Stato, c'è un duello forse più aspro tra la strada e le ferrovie concesse. C'è un duello non indifferente nella stessa strada, negli stessi autotrasporti, non solo tra imprese ed imprese, ma tra un gruppo di imprese, come quelle che gestiscono in conto proprio gli autotrasporti e quelle che gestiscono in conto terzi. In questa miriade di contrasti di interessi, in cui tutti lottano tra di loro, salvo mettersi d'accordo quando si tratta di smungere lo Stato, è chiaro che il Consiglio superiore dei trasporti è certamente una spina. Bisogna superare questo contrasto. L'onorevole Ferrari ha detto che c'è una medicina radicale in questo: la nazionalizzazione di tutti i trasporti. Solo allora potrà avvenire un vero coordinamento, una vera collaborazione tra tutti i tipi di trasporti; finchè non ci sarà questa nazionalizziazione il contrasto degli interessi, specialmente nell'atmosfera politica attuale, certamente prenderà sempre più il sopravvento tra organismi che dovrebbero tutelare l'interesse della Nazione e dell'Erario Si è anche detto che uno degli ostacoli sarebbe la designazione dell'aviazione civile. Attualmente c'è l'aviazione militare ma la pretende anche la Marina mercantile. Secondo noi è giusto che anche questa faccia parte di una delle branche dei trasporti e che venga posta pertanto sotto l'egida del Ministero dei trasporti. La stessa Marina mercantile era, a suo tempo, sottoposta alla Marina militare, che voleva dominare: adesso la Marina mercantile ha raggiunto una certa autonomia e cerca a sua volta di negare agli altri l'autonomia che lei faticosamente ha conquistato. Qui non si vuole dire che nel tentativo di incrementare il traffico, non si sia fatto assolutamente niente, ma certo non si è fatto tutto il possibile. Questa volta — anche peggio — si sono mostrate debolezze, passività di fronte a pressioni di interessi più o meno confessabili, e di fronte a questi attacchi e a queste pressioni spesso si è ceduto, come nel secondo aumento delle tariffe del giugno 1949, a danno del traffico ferroviario.

Non cito cifre perchè sono state già citate, ma la verità è balzata evidente.

Sbilancio ferroviario, dunque. Dell'esercizio 1949-50 non abbiano ancora il consuntivo completo, ma abbiamo già una legge che aumenta di altri 29 miliardi il versamento del Tesoro, previsto nel preventivo in 27 miliardi. Dai conti grossolanamente fatti penso che non siano sufficienti. Comunque io mi domando: circa questo sbilancio ferroviario non sarebbe bene guardare un pochino più in fondo? Qualcuno dei lati negativi della questione è stato già accennto, ma io voglio ripeterli perchè sono molto importanti e, d'altra parte, non hanno trovato ancora risposta nè lo scorso anno, nè quest'anno. Perchè il bilancio ferroviario deve essere gravato da una somma di servizi, non pagati, di concessioni, di facilitazioni, sulle quali non abbiamo nulla da dire se non che bisogna intensificarle ancora in determinate direzioni? Questa cifra di passivo è stata ragguagliata a 25 miliardi, ma penso che sia qualcosa di più. Ci sono poi altri 5 miliardi di interessi e di ammortamento di mutui: non capisco perchè tutto ciò dovrebbe gravare sull'esercizio annuale delle ferrovie.

Ma c'è anche un'altra voce che, secondo me, merita di essere analizzata: la voce pensioni. Si sa che le pensioni delle ferrovie dello Stato attualmente sono un fenomeno — diciamo così — anormale. La bestiale politica del fascismo la reazione feroce fatta subire a non meno di 40-45 mila ferrovieri dal 1921 in poi, ha fatto sì da mettere nella strada un numero molto ragguardevole di persone ancora in efficienza di servizio e che avrebbero potuto lavorare. Nella pur parziale riabilitazione di questi ottimi agenti — e patrioti, aggiungo io — a molti, per limiti di età, si è dovuto riconoscere la pensione. Quindi abbiamo un numero anormale di pensionati: qualcuno dice 125 mila, qualcuno dice 130 mila e qualche altro anche 135 mila, cifra enorme rispetto alla cifra di 170-180 mila agenti in attività di servizio. Ma noi sappiamo le ragioni di questa cifra enorme e già nel 1936 il Governo di allora aveva riconosciuto che doveva integrare in una misura sensibile i 420 milioni di pensioni che a quell'epoca si pagavano e con una legge stabilì che di questi 420 milioni 250 ne pagasse lo Stato. Questa sovvenzione, chiamiamola così, statale è rimasta fino all'altranno, però è rimasta sempre 250 milioni. Quest'anno i 250 milioni sono diventati 10 miliardi. Noi vediamo subito che intanto per tutti questi anni è mancata la

rivalutazione, e neanche ora è completa perchè se prendiamo il coefficiente 50 come media di svalutazione, i 250 milioni dovevano diventare 12 miliardi e mezzo ed invece sono diventati solo 10. Molto in ritardo e poco, dimodochè l'amministrazione ferroviaria fa pesare nel suo bilancio una cifra non inferiore ai 20 miliardi.

Vorrei qui dire per inciso che per tutti gli altri enti pubblici le pensioni sono pagate a carico del Tesoro e non a carico dell'Ente. Sulla gestione ferroviaria continua a pesare questa cifra quando si sa che se c'è un tipo di pensioni che non dovrebbe gravare sull'esercizio ferroviario è proprio quella dei ferrovieri, perchè si conosce il motivo di questa inflazione di pensionati. Nel preventivo di quest'anno, mentre i 250 milioni sono diventati 10 miliardi, i 20 miliardi a carico dell'Amministrazione sono scesi a 15. Comunque mi permetto di sostenere che questi 15 miliardi non dovrebbero pesare nel bilancio; casomai dovrebbe pesare solo una aliquota pari a quella che il personale versa appunto a questo titolo, che è di un miliardo e 750 milioni circa: ma non più di questo, di modo che nel passivo del consuntivo del 1949-1950, che supererà i 60 miliardi, troviamo già 40 miliardi che, secondo noi, sono ingiustamente addebitati al bilancio ferroviario.

Ci si potrà dire che questi sono storni e non economie; ma noi sosteniamo che ingiustamente il bilancio ferroviario viene gravato, moralmente e materialmente, di queste enormi somme di cui non dovrebbe essere gravato.

L'esimio relatore, professor Panetti, ha messo nella sua relazione parecchie voci di possibili economie. Noi di massima le approviamo tutte; però io penso che non si è messo sufficientemente l'accento su di una economia, su una fonte di economie molto sensibile. Intendo parlare delle elettrificazioni. Le quali elettrificazioni, egregio professor Panetti — forse per un errore di informazione o di stampa — non sono, fra semplice e doppio binario, 12.000 chilometri come lei ha accennato, ma sono appena 5.500 (le mie cifre sono arrotondate).

A che punto siamo con questa questione della elettrificazione? Bisogna riconoscere che per quanto riguarda la ricostruzione dei danni di guerra siamo pressochè alla completa ricostruzione, mancando solo poche centinaia di chilometri. Ma non altrettanto può dirsi dello sviluppo dell'elettrificazione in ordine alle nuove linee. Anche qui qualche notizia e alcuni dati circa le prospettive. Tutti sanno che le nostre linee attualmente raggiungono i 16.500 chilometri. Prima della seconda guerra mondiale c'era un programma d'indole generale per la elettrificazione di 9 mila chilometri di linea. Più particolarmente vi era un programma dettagliato che doveva essere realizzato dal 1938 al 1942; si era progettato di elettrificare 7.800 chilometri, compresi quelli già elettrificati prima. Le linee da elettrificare sono suppergiù quelle che l'onorevole Monticelli ha messo nella sua relazione alla Camera dei deputati da potersi realizzare con quegli stanziamenti in tre esercizi per complessivi — mi pare — 50-51 miliardi. E c'erano quelle linee cui si è accennato ieri dall'onorevole Tommasini e cioè la Cervignano-Bologna, la Ancona-Lecce, la Battipaglia-Taranto. Queste sono linee intercompartimentali. Sono previste poi molte linee compartimentali per complessivi altri 1.500 chilometri da elettrificare: Torino-Gallarate, Pisa-Lucca, Pistoia-Lucca, Messina-Palermo. Nella tanto dimenticata Sicilia, che noi vediamo ricordata di anno in anno in tutti i bilanci preventivi per l'elettrificazione, non sono stati mai realizzati i primi due progetti: la Messina-Siracusa e la Messina-Palermo rispettivamente 180 e 230 chilometri.

Siamo, come si vede, molto in ritardo per il nostro sviluppo della elettrificazione. È anche giusto ricordare che, se bisogna intensificare l'elettrificazione delle linee, bisogna anche intensificare le fonti di energia, che non possiamo sperare di avere dall'industria privata già enormemente deficiente, nonostante qualche programma oggi in corso di elaborazione, che non conosciamo appieno. Qualcuno parla nel 1954 di arrivare ai famosi 40 miliardi di chilovattore, ma non sappiamo se ci arriveremo. Comunque, penso che l'organismo delle ferrovie dello Stato deve continuare a fare tutto perchè le sue fonti di energia siano autosufficienti, non solo alla elettrificazione attuale, ma alle prospettive dell'elettrificazione avvenire.

Qui mi piace ricordare un periodo della relazione dell'altr'anno, del collega onorevole Genco,

in cui dice: « Si richiedono nuove fonti di energia. Sono perciò previste o in corso nuove centrali idroelettriche, termoelettriche, geotermiche, elettrodotti, che insieme a quelli esistenti nelle società private, serviranno ai bisogni sempre crescenti della rete ». L'onorevole Genco sarà d'accordo con me, nel riconoscere che questi desideri sono rimasti sulla carta. Quindi, è giusto dire che in questa direzione si è fatto troppo poco, quasi niente rispetto ai bisogni; eppure, siccome quando ho cominciato a parlare di questa voce elettrificazione parlavo di economie, bisognerà ricordare che veramente un'economia più forte di questa non ci sarebbe. Era previsto uno sviluppo, come ho già accennato, ed erano previsti anche stanziamenti. Per esempio, un'altra legge del 1936 stabiliva per l'elettrificazione 70 milioni all'anno. Questi 70 milioni li vediamo sempre riprodotti, e purtroppo dopo la liberazione, dopo la svalorizzazione, troviamo sempre la stessa somma di 70 milioni in bilancio. Qualcuno mi può dire che poi ci sono stati dei versamenti straordinari, dei mutui, ma è singolare che per uno sviluppo di una branca così importante, fondamentale e vitale per l'incremento delle nostre Ferrovie dello Stato, non si sia sentito il bisogno di aggiornare questa cifra di 70 milioni che, ragguagliata al valore attuale, dovrebbe essere perlomeno di 3 miliardi e 500 milioni all'anno.

Io qui dico e ripeto quello che ha detto l'onorevole Ferrari, cioè che in tutti gli stanziamenti io mi ci sono perduto e speriamo che il Ministro ci dica precisamente quali somme, quali stanziamenti, quali possibilità ci sono a disposizione per incrementare una buona volta l'elettrificazione delle nostre ferrovie.

Una piccola tabella di raffronto dice che se le ferrovie non fossero affatto elettrificate si dovrebbero consumare col traffico attuale (cifre naturalmente arrotondate) 3 milioni e 200 mila tonnellate di carbone all'anno. Con l'elettrificazione già effettuata si risparmiano circa un milione e 500 mila tonnellate di carbone con una minore spesa di oltre 13 miliardi, al prezzo attuale del carbone che si aggira intorno a 9-10 mila lire la tonnellata. Se potessimo realizzare quel programma che si era già fissato nel 1938 e che si doveva esaurire nel 1942, risparmieremmo ancora altre 800 mila tonnellate di carbone all'anno con un ulteriore risparmio di 8 miliardi e mezzo. Voi vedete che, se si guardano da vicino le vere possibilità di incrementare la nostra azienda, se si guarda da vicino alla vera economia non teorica o eventuale dei preventivi, ma all'economia concreta, constatiamo che lo sbilancio ferroviario potrebbe essere grandemente diminuito se non eliminato. Ed io aggiungo subito che sono del parere dell'onorevole Ferrari quando dice che non è per noi una questione fondamentale e indispensabile, immediata, la questione del pareggio del bilancio, perchè bisogna pensare ai problemi e ai bisogni sociali dell'intero Paese. Tenete presente che queste economie di miliardi, che io ho accennato, non sono solo valevoli in sè e per sè, ma, come è stato già accennato, l'elettrificazione porterebbe un tale acceleramento dei servizi che i benefici sarebbero maggiori delle cifre, scarne ed inesatte, che mi sono permesso di dare. Questa è — a mio avviso — una delle vie principali del risanamento del bilancio e delle possibilità di incrementare la nostra azienda. Questa è la via per poter far sparire questa ridda dei miliardi dai passivi dei nostri bilanci ed anche togliere ai soliti brontoloni l'unica e ripetuta scusa che non si possono accontentare i ferrovieri sempre per questo enorme sbilancio ferroviario. I ferrovieri, indipendentemente dalle necessità sociali di questo grande organismo che non si valuta solo in lire, sanno che è possibile migliorare e la parte amministrativa e la parte industriale ed economica dell'azienda; se il Governo fa una politica che va in una direzione opposta a quella che noi auspichiamo, questa non è una buona ragione perchè i ferrovieri non debbano richiedere ugualmente i miglioramenti indispensabili che sono a loro dovuti.

Cominciamo, quindi, a parlare un po' dei ferrovieri. Intanto un oscuro e grosso problema: la qualità del personale ferroviario. L'onorevole Panetti ci ha dato delle cifre e naturalmente ha dovuto mettere nella sua relazione quello che i suoi informatori gli hanno dato, ma anch'io ho qualche dato, anche se discordante, e vorrei che i colleghi seguissero un po' questa ridda di cifre per riconoscere quanto sia difficile stabilire quanti sono i

ferrovieri in servizio e i ferrovieri necessari all'esercizio delle ferrovie. Nel maggio 1950 (queste cifre concordano un poco con quelle del relatore) si danno 17.000 agenti per gli uffici, 10 mila per le officine di grande riparazione, e 144 mila per l'esercizio, in totale 171 mila, mentre nel maggio 1949 questa cifra era di 181.500. Quindi dal maggio 1949 al maggio 1950 abbiamo 10.500 agenti in meno. E il ragionamento sembrerebbe chiuso ed invece incomincia adesso. Intanto, se questo è il personale in forza, il personale utilizzato comincia ad essere diverso. Gli addetti agli uffici che figurano 17 mila diventano 23 mila perchè ci sono 6 mila del personale esecutivo distaccati agli uffici, e quindi 10 mila delle officine diventano 9 mila e quelli dell'esercizio da 144 mila passano a 136 mila con un totale di 169 mila agenti. Ed io accenno soltanto per inciso che quella constatazione rallegrante che faceva il relatore, mettendo il personale degli uffici nella proporzione del 10 per cento rispetto all'esecutivo non è esatta perchè in effetti questa percentuale diventa del 16 per cento. Ma i 170 mila agenti sono forse tutti i ferrovieri? No, non sono tutti, vi sono altre migliaia di unità di personale; si è facilmente cambiato loro il nome, ma sono persone necessarie all'esercizio ferroviario: intendo parlare degli assuntori.

Qui sono state spezzate diverse lancie a favore degli assuntori ed io mi associo ed anzi ringrazio, a nome dei nostri assuntori, per le benevole parole che sono state dette per loro qui al Senato. Ma cosa sono questi assuntori e come sono nati? Prima del fascismo questo curioso rapporto di impiego non esisteva o quasi. Dal 1927 al 1940 ed anche oltre essi sono aumentati, si può dire, in ragione geometrica, Nel 1928 vi erano 71 assuntorie; nel 1929, 58 e poi 4.000, 4.500, fino alle 7.000 assuntorie attuali che, fra assuntori e coadiuatori, formano un personale di oltre 11.000 persone. Sono ferrovieri o non sono ferrovieri? Giuridicamente non li hanno riconosciuti tali, ma è un assurdo prima di esser una ingiustizia. Cosa fanno queste 11 mila persone, egregi colleghi? Fanno forse gli assistenti alle stazioni? Essi custodiscono oltre 4 mila passaggi a livello e la cronaca ogni tanto ci ricorda, e purtroppo luttuosamente, questi passaggi a livello. Essi fanno la vigilanza della linea, la vigilanza degli scambi, ai segnali, posano petardi. Cioè funzioni importantissime su cui si fonda la garanzia dell'esercizio, la vita del personale e del pubblico che viaggia. Gli assuntori sono certamente tutti brave persone come i loro coadiuatori; ma è chiaro che non possono sentirsi legati e interessati all'Azienda come gli agenti ferroviari veri e propri; ed inoltre l'Amministrazione non può dirigere e controllare con un panorama uniforme tutto il servizio.

TOMMASINI. Gli assuntori hanno un servizio unico?

MASSINI. Alcuni, per la verità, fanno anche servizi sussidiari e di pulizia, sempre però inerenti al servizio ferroviario. Quindi noi chiediamo che spariscano queste forme di impiego, che sono forme da ripudiare, non consentite dalla importanza del servizio, dalla necessaria sicurezza. Come debbono essere gestite? Bisogna che i ferrovieri, che gli agenti, che i lavoratori necessari alla gestione delle Ferrovie dello Stato siano ferrovieri e che ci sia l'Amministrazione che possa dirigerli tutti allo stesso modo. Nel personale ferroviario vi è quello di ruolo e non di ruolo; qualcuno pensa che quando uno non è di ruolo aspetta automaticamente il turno della sua sistemazione. No, onorevoli colleghi, abbiamo ancora circa 25-27 mila non di ruolo Guardate quanti titoli e quanti rapporti di impiego: sussidiari, contrattisti, assistenti sussidiari, straordinari, riutilizzati, e chi più ne ha più ne metta. E poi abbiamo gli assuntori: e se calcoliamo in cifra tonda 170 mila quelli che abbiamo detto prima, aggiuntivi questi altri 11 mila arriviamo a 180 mila certi. E sono tutti questi ferrovieri forse? No, perchè, vi sono poi le ditte di appalto, di cui confesso di non avere una statistica completa; ma ho abbastanza dati per avvalorare la mia tesi Le ditte appaltate forniscono anch'esse una quindicina di tipi di servizio: accumulatori, scarico merci, pulizia delle vetture, pulizia delle locomotive, pulizia dei piazzali, officina materiale mobile, servizio I.E.S., servizio officina in genere, deposito locomotive, carico e scarico carbone, carico merci a piccola e grande velocità, trasportatori di viaggianti: parecchi dei loro dipendenti funzionano da frenatori

ed un numero rilevante è adibito alla manutenzione della linea. È in corso attualmente una diminuzione in questa direzione.

Tutti sappiamo come si svolgono gli appalti pubblici. Si cerca di fare i ribassi più forti possibili per potere vincere la gara e poi, poichè nessun appaltatore ha firmato mai un appalto per rimetterci, al fine di tirare fuori un utile, si trascura il servizio che ci si è impegnati di compiere, riducendo al minimo il personale e facendolo lavorare da schiavo.

Io ho potuto censire nei 14 diversi compartimenti (ripeto la mia statistica non è completa) qualcosa come 350 o 360 appalti con un complessivo di circa 9 mila dipendenti. La cifra completa degli appalti dovrebbe forse essere raddoppiata ma comunque per avere un'idea del sistema sono sufficienti i dati che io fornisco. Anche qui (è la malattia del secolo) vediamo ditte che hanno esteso i loro servizi in campo nazionale o quasi: la ditta Marelli, la Società Partenopea, la ditta Cesare Aimoni, la ditta Giarratana e altre. Vediamo cioè che in quasi tutti i compartimenti vi è un certo monopolio di un gruppo di ditte che si è accaparrato questo genere di lavoro. E quando queste ditte non riescono ad avere un orizzonte ed una estensione nazionale, esse hanno formato una specie di mercato regionale o provinciale (noi diciamo compartimentale) ed è sintomatico che questi 350 o 360 appalti non superino in complesso le 150 o 160 ditte.

Si è parlato tanto della cooperazione ed ho fatto anche per questa lo spoglio di questi 350 appalti. Le cooperative sono una trentina ed il personale dipendente iscrittovi non supera le 5-6 unità per cooperativa mentre le ditte hanno diecine e diecine di dipendenti. Quindi anche questo sistema degli appalti bisogna vederlo da un duplice punto di vista. La grandissima parte di questa gente serve all'esercizio ferroviario, sono ferrovieri e fra questi vi sono lavoratori che, pur cambiando padrone ogni 6 mesi, sono nel medesimo servizio da 8 a 10 e più anni e si trovano anche peggio degli assuntori i quali per lo meno hanno ricevuto una certa equiparazione economica nelle loro retribuzioni. Gli operai delle ditte appaltate non hanno nemmeno questo; debbono lavorare per uno scarso tozzo di pane per coprire le riduzioni fatte all'asta che arrivano fino al 30, 40 e 50 per cento. Da qui si vede che, quando una ditta subentra ad un'altra, le vetture rimangono non pulite e per lo scarico del carbone si hanno notevoli dispersioni. Quindi lo Stato non ha nessun vantaggio da questi appalti e nemmeno il pubblico erario. È sicuro che qualche miliarduccio all'anno va nelle tasche di questi appaltatori e ciò si potrebbe benissimo evitare; inoltre noi siamo i complici responsabili di questo supersfruttamento degli agenti che si compie all'ombra della nostra Amministrazione.

Onorevole Ministro, bisogna sbarazzarsi di questo sistema che va a doppio danno della collettività. Bisogna che tutti i servizi grossi e piccoli, importanti o meno dell'esercizio ferroviario siano fatti da ferrovieri. E non è vero che con questo sistema ci rimetta l'erario; è vero piuttosto che si fanno mangiare meno gli speculatori.

Quindi riducendo non al doppio ma ai due terzi la cifra da me citata per gli appalti, veniamo a 170 mila agenti di ruolo o non di ruolo con tutte quelle suddivisioni che abbiamo visto; 11 mila assuntori e oltre 15 mila delle ditte appaltate: arriviamo così a 196 mila agenti. E non parliamo dell'esuberanza del personale che alcuni asseriscono potrebbe essere ridotto. Noi vediamo questa cifra, vediamo la realtà in faccia perchè non si avvantaggia nessuno quando si diminuiscono 2 mila ferrovieri veramente tali e poi se ne ingaggiano altre migliaia con tutti i titoli e sottotitoli che abbiamo esaminato. Il servizio è quello che è, e dico ancora una volta che tutto il personale necessario all'esercizio ferroviario deve essere composto di ferrovieri. Ciò anche per un'economia amministrativa. Ve lo immaginate avere a che fare con tutti questi appaltatori, con tutte queste diverse forme di impiego, che cosa deve costare all'Amministrazione? Mentre invece un'unica organizzazione con pochissimi rapporti d'impiego dovrebbe essere anche un'enorme economia amministrativa ed una maggior garanzia di serietà e di lealtà nello svolgimento del servizio. Lo Stato, specialmente questo Stato democratico e repubblicano, non deve favorire i supersfruttamenti con le

scuse e con le promesse di economie, ma in realtà con degli sperperi maggiori.

Il Ministro, io penso, dovrebbe aiutare la soluzione di questo problema nel senso che ho accennato: se ne occorrono 190, saranno 190 ma che siano ferrovieri e con le qualifiche specifiche alle loro mansioni, e che rispondano all'Amministrazione ferroviaria senza intermediari perchè ormai io sono vecchio e non ho mai conosciuto intermediari che regalino qualche cosa o allo Stato o ai propri dipendenti. (*Approvazioni*).

Quindi bisogna sanare questi problemi, questo grosso problema del personale ferroviario che è problema economico, che è problema morale e che è anche problema di giustizia sociale. Da quello che finora ho avuto l'onore di esporre, risulta evidente che i ferrovieri si preoccupano vivamente dell'avvenire della loro azienda, del suo sviluppo, del suo risanamento economico e del suo perfezionamento. È ormai quasi un luogo comune ricordare l'opera dei ferrovieri durante la ricostruzione: è stato riconosciuto da tutti, anche se poi, a fatti, dimenticato. Ma io voglio ricordare qualche altra cosa, specialmente ad onore dei più anziani dipendenti delle ferrovie. Lei, onorevole Ministro, deve ricordare qualche cosa, certamente, a questo riguardo. I più anziani ricordano infatti di avere avuto l'onore di lottare, nel lontano 1905 — guidati anche allora dal glorioso Sindacato ferrovieri italiani — per contribuire a strappare alla gestione disastrosa delle ditte private le ferrovie italiane. Questo è un merito che non dobbiamo dimenticare. La famiglia ferroviaria, cosciente di servire l'Amministrazione e la Nazione, ama vedersi unita, senza illogiche ed illecite soprabardature, tutta protesa verso lo sforzo comune della solidarietà nazionale. I ferrovieri auspicano e si augurano vivamente che i dirigenti della loro azienda si dedichino con fervore, direi quasi con passione allo studio dell'incremento delle ferrovie e nella direzione dianzi accennata, e vorrebbero che i loro superiori spendessero meno tempo a schedare i ferrovieri, a dividere quelli che, coscienti dei loro diritti, lottano lealmente per migliorare le loro condizioni, da quelli che, pur soffrendo gli stessi bisogni, imprecano magari di soppiatto senza avere il coraggio di unirsi a coloro che sono consapevoli dei loro bisogni. Se si potesse fare astrazione dallo spirito di parte, penso che non sarebbe difficile stabilire da quale parte di questa famiglia dei ferrovieri vengono quelli che sono più redditizi all'azienda stessa.

Comunque, la grande maggioranza dei ferrovieri è convinta che senza difendere, anche con la lotta se occorre, le libertà democratiche e sindacali, senza fare di tutto per allontanare dal nostro Paese un nuovo pericolo di guerra, neanche le condizioni economiche di lavoro potrebbero essere mantenute e migliorate, come ne stanno facendo l'esperienza in questi ultimi tempi qualcuna delle nostre categorie principali, operai e tecnici. I ferrovieri lo hanno dimostrato: sono molto sensibili alle loro riconquistate libertà sindacali, essi danno volentieri atto all'onorevole Ministro della sua dichiarata volontà di democratizzare i rapporti fra l'Amministrazione e il personale dipendente.

Ed ecco perchè anche a nome del sindacato che ho l'onore di rappresentare, posso dichiarare che la nostra organizzazione, pur continuando ancora il proprio tesseramento, ha già raccolto nelle sue file 105 mila aderenti dei 170 mila attualmente in attività di servizio, i quali ci permettono di chiedere al Ministro che si cessi con la limitazione dell'attività sindacale, del diritto di riunione dopo le ore di lavoro dell'affissione negli appositi tabelloni di talune dichiarazioni, con la scusa che si fa della politica, come nel caso della lotta per la pace.

Io mi permetto di sostenere l'assoluta legalità per i ferrovieri, come per tutti i lavoratori, di manifestare, anche nell'ambito sindacale, la loro volontà di allontanare il pericolo di guerra dal proprio Paese. Bisogna smetterla, onorevole Ministro, con i traslochi di funzionari in seguito ad azioni sindacali, molto male camuffati, questi traslochi, da esigenze di servizio.

D'accordo completamente con l'onorevole Tommasini, dico anche io il mio basta con le sospensioni dal servizio a tempo indeterminato, anche quando l'infrazione commessa comporterebbe misure più mitigate. Occorre riflettere che quando questi provvedimenti si

prolungano per più mesi — ed abbiamo casi in cui è stato oltrepassato il semestre — essi significano miseria, fame, disperazione, cioè pene molto più severe di qualsiasi altra pena giudiziaria. Diciamo anche il nostro basta con la valorizzazione di una pletora di altre sedicenti organizzazioni la cui efficienza, come tutti sanno, non va oltre la carta intestata.

La pluralità sindacale, quando è effettivamente esistente è ammessa dalla Costituzione e sarà regolata dalla legge. È evidente che qualunque datore di lavoro è interessato a favorire le scissioni, cioè la divisione dei lavoratori; ma non è serio per l'Amministrazione ferroviaria, per un'amministrazione pubblica, essersi contornata di una pletora di queste pseudo organizzazioni, alcune delle quali, lo sanno anche i sassi, non rappresentano quel minimo numero di aderenti indispensabile per potersi veramente definire Organizzazione. Ed è con questi sistemi che il Sindacato ferrovieri, che pur rappresenta oltre il 60 per cento di tutti i ferrovieri e, per talune categorie del personale esecutivo, anche l'80 e più per cento, si vede escluso dalla rappresentanza del Consiglio di amministrazione, si vede ridotto a minoranza inoffensiva nei Comitati direttivi dei dopolavoro, dove pure i nostri candidati hanno raggiunto votazioni del 60, 70, 80 per cento. E ci permettiamo di dire che non siamo del suo parere, onorevole Ministro, quando lei dice, nel suo rapporto alla Camera, che non si possa far niente in questa direzione. Siamo invece sicuri che si può e si deve fare qualcosa verso la democratizzazione sana, vera, reale dei dopolavori, senza escludere il controllo dell'Amministrazione. I dopolavori non sono una appendice delle Ferrovie dello Stato, sono una organizzazione dei lavoratori a cui l'Amministrazione dà un certo contributo e di ciò prendiamo atto, ma questo non dà alla Amministrazione diritto di gestire e padronanza assoluta dei dopolavori. No, il dopolavoro è dei ferrovieri: e che poi diciate che non abbiamo la capacità di dirigere un dopolavoro, questa è veramente enorme! Quindi bisogna democratizzare i dopolavori. Sempre col pretesto della pluralità sindacale, il Sindacato ferrovieri italiani si è visto escluso dalla rappresentanza effettiva in tutte le Commissioni di studio e di lavoro dove si discutono e si deliberano problemi di interesse del personale, e dove già si era ottenuta una rappresentanza, come maggioranza, del personale. Non è certamente con simili sistemi che si può pacificare il personale ferroviario nell'interesse dell'azienda e del Paese. I ferrovieri reclamano che questi sistemi siano tutti riveduti e queste ingiustizie riparate.

Mi avvio alla fine. Troppo spesso si sono accusati i ferrovieri di scendere in agitazioni sempre per nuove richieste: si può facilmente dimostrare il contrario. Sono 10 mesi, dal settembre ad oggi, che il Sindacato ferrovieri ha presentato un memoriale dove sono stati elencati i loro principali problemi e le loro principali rivendicazioni. Tale memoriale, giusto e modesto, ha avuto l'adesione anche di tutte le altre organizzazioni ed è stata nominata — e funziona da tempo — una Commissione ministeriale paritetica composta di 11 rappresentanti del personale di cui solo 4 del Sindacato ferrovieri ed altrettanti funzionari dell'Amministrazione: tutte brave persone, senza dubbio, a cominciare dall'esimio presidente di questa Commissione, ma la realtà è che i problemi sono ancora tutti da risolvere; anzi si può aggiungere che molti di essi, fra i più importanti, benchè precisati in relazioni e progetti concreti, non sono stati ancora neanche impostati in sede di Commissione. Non è mia intenzione tediare gli onorevoli colleghi, citando i problemi stessi e tanto meno illustrarli, ma qualche cosa bisognerà pur dire. È necessario che il Senato sappia che questa benemerita categoria di lavoratori è ancora molto lontana dalla sua definitiva sistemazione e quindi chiede principalmente ed ha chiesto: lo sganciamento delle qualifiche ferroviarie dall'inquadramento burocratico degli altri dipendenti statali; un ordinamento gerarchico ed economico industriale più consono alle funzioni dell'azienda ferroviaria, che è del tutto diversa (e non si può non essere d'accordo in questo) dagli altri Ministeri; la determinazione delle qualifiche a seconda dell'effettiva funzione esercitata e l'adeguamento delle tabelle di stipendi allo speciale tipo di lavoro e di responsabilità cui i ferrovieri tutti sono sottoposti.

Non solo, quindi, onorevole Tommasini, revisione delle competenze accessorie, ma revisione delle tabelle ed un modesto miglioramento per tutti, valorizzato secondo le qualifiche e le categorie.

Si chiede inoltre il conglobamento nello stipendio base, così rivalutato, dell'indennità caro-vita e delle competenze fisse (questo per sanare la enorme sproporzione che esiste oggi tra lo stipendio complessivo e lo stipendio base con tutti gli inconvenienti che ne derivano; il rispetto effettivo e non solo formale delle otto ore di lavoro (come vedete siamo modesti perchè in molte altre aziende di altri Paesi i ferrovieri da tempo hanno già conquistato le 40 ore settimanali, mentre noi siamo costretti a fare delle agitazioni per garantirci le 48 ore perchè in molti casi si è arrivati anche a 52, 56 e 60 ore settimanali); la sistemazione a ruolo di tutto il personale necessario alla azienda in cui ognuno deve avere l'effettiva qualifica delle funzioni esercitate.

Permettetemi qui un inciso. Sono mesi che noi domandiamo le piante organiche alla nostra Amministrazione: queste sono un segreto di Stato, non si riesce a sapere quanti capi-stazione, quanti capi-treno, quanti macchinisti, quanti manovali debbano esserci. E perchè? Il perchè si sa troppo bene. La verità è questa, che circa la metà del personale ferroviario esercita funzioni superiori alla propria qualifica, con danno evidente del personale perchè, mentre si esercita la funzione superiore, se si sbaglia si va in galera da superiore, se però va tutto bene si è pagati con la paga inferiore. Ora anche questa è una cosa che deve finire. Non è un segreto di Stato, spero, come quello delle statistiche dei reali disoccupati del Ministero del lavoro. Per le ferrovie si deve sapere quanti posti ci sono, quante promozioni, quanti concorsi o sistemazioni debbono essere fatti. Perchè un manovale deve fare per 10 anni il frenatore senza essere frenatore? Perchè l'alunno capo-stazione deve fare il capo-stazione senza averne nemmeno la qualifica? Abbiamo tanti giovani che non chiedono di meglio, nel caso che i ferrovieri non bastassero. Ciascuno del personale deve avere la sua effettiva qualifica. Quindi revisione delle piante organiche del personale e pubblicità di esse piante. Bisogna sapere di che cosa la azienda ha bisogno nei confronti del personale.

Viene poi la sistemazione degli avventizi e degli esonerati politici, vecchia questione che noi dobbiamo risolvere, e che purtroppo il Ministero del tesoro, ed anche la nostra Commissione di finanze, mette, per modeste ragioni finanziarie, da parte. Ci sono dei problemi di giustizia, di riparazione, che non si contano a soldi, ed il Ministro e tutti i guardiani del Tesoro si debbono mettere in testa che se ci sono dei problemi giusti da risolvere, anche se costano qualche miliardo devono essere risolti.

TERRACINI. Hanno risolto quello della riassunzione di tutti gli epurati fascisti!

MASSINI. E non si può sempre rispondere facendo presenti le esigenze di bilancio: noi abbiamo la nostra teoria per trovare i mezzi necessari, se voi non la volete applicare, è cosa che riguarda voi.

Sistemazione degli assuntori; abolizione completa degli appalti, sistemazione del relativo personale con ruolo transitorio; rivalutazione delle pensioni e assistenza E.N.P.A.S. ai pensionati. È un problema, quest'ultimo, vecchio di tre anni, ma non si riesce a tirarlo fuori ed è un vero peccato, perchè il personale ha bisogno di assistenza, e poi non costa neanche miliardi, è questione di un po' di buona volontà. Non bisogna ragionare sempre da un punto di vista fiscale, da un punto di vista di tirchieria. Questo problema si trascina da anni, da un memoriale all'altro e da una Commissione all'altra. I ferrovieri sono troppo pazienti, troppo buoni. Lo schema di bilancio preventivo che stiamo esaminando deve contenere la possibilità di soddisfare le sopra accennate richieste, compreso l'inevitabile aggravio finanziario che esse comportano, senza di che il bilancio stesso non potrà avere la nostra approvazione; il Paese si potrebbe trovare, a breve scadenza, di fronte ad una seria agitazione di tutta la categoria.

Onorevoli colleghi, mi avvio alla fine. Col mio intervento ho cercato di dimostrare che il passivo della gestione delle Ferrovie dello Stato può essere eliminato o grandemente attenuato

non attraverso le docili pieghe di un bilancio preventivo, ma effettivamente e concretamente attraverso l'incremento del traffico e un ammodernamento dell'esercizio, specialmente mediante una più accelerata elettrificazione. Ciò vuol dire anche avere la possibilità di soddisfare più agevolmente le esigenze del personale che, trattato meglio moralmente e materialmente, saprà certamente rendere molto di più di quello che non possa essere l'onere che richiede l'accettazione delle sue indispensabili rivendicazioni.

Onorevole Ministro, i ferrovieri non chiedono di meglio che dare la loro piena collaborazione al miglioramento tecnico ed economico dell'azienda, come ella stesso ha auspicato; ma nemmeno lei, penso, può desiderare che questa collaborazione sia simile a quella che esiste fra la corda e l'impiccato. I ferrovieri sanno che la loro azienda, modernamente attrezzata ed elettrificata, può essere un fattore importante per lo sviluppo economico del Paese, come è apparso evidente anche nella recente conferenza nazionale per il piano di lavoro della nostra Confederazione. Ma i ferrovieri sanno anche che tutto ciò non può essere realizzato senza cambiamenti sostanziali nella politica economica del Governo e senza applicare, con larghezza di vedute, la parte sociale della nuova Costituzione repubblicana. Ecco perchè i ferrovieri non possono scindere i loro problemi economici e le loro rivendicazioni dalla difesa delle libertà sindacali e democratiche, dalla necessità di sviluppare e non restringere il clima democratico creato dalla liberazione nazionale a cui anche i ferrovieri hanno largamente contribuito. I ferrovieri anelano con tutte le loro forze al mantenimento della pace, a cui sono più degli altri interessati, in quanto sanno che la loro azienda, i loro impianti e la loro stessa vita è uno dei principali obbiettivi delle sempre più micidiali e catastrofiche guerre moderne. I ferrovieri hanno assistito con il cuore straziato alle distruzioni nella seconda guerra mondiale; essi hanno fatto sacrifici e prodigi, da tutti riconosciuti, per rimettere la loro azienda in grado di funzionare a beneficio del Paese; i ferrovieri sono decisi a lottare con raddoppiata energia e spirito di sacrificio affinchè questo disastro non si ripeta ancora una volta. (*Vivi applausi da sinistra e congratulazioni*).

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

ROMANO ANTONIO. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, sarò brevissimo. Se qualcuno degli intervenuti avesse già toccato l'argomento, del quale brevemente mi occuperò, avrei rinunziato alla parola. Tratterò tre punti:

a) servizio ferroviario in Sicilia, poco soddisfacente;

b) ammodernamento delle ferrovie secondarie siciliane;

c) completamento dei tronchi siciliani iniziati e in corso di costruzione.

Il servizio ferroviario siciliano — è doveroso riconoscerlo — è stato in qualche modo migliorato con l'aumento delle corse delle automotrici; ma, per quanto riguarda il funzionamento dei treni a trazione a vapore, la lagnanza dei siciliani è pienamente giustificata. Basta un solo rilievo: da Villa San Giovanni a Roma si percorrono circa 700 chilometri in meno di 12 ore; da Messina ad Agrigento per percorrere 270 chilometri si impiegano più di 8 ore. Uguale inconveniente si nota sul tronco Messina-Palermo-Trapani. Certo non è confortevole per il viaggiatore, dopo aver trascorso una notte in treno, toccata all'alba la terra di Sicilia, dover rassegnarsi a viaggiare quasi una intera giornata per percorrere meno di 300 chilometri.

La *via crucis* comincia allo stretto con la manovra di entrata e di uscita delle navi traghetto, manovra che inspiegabilmente dura più di un'ora. Il servizio si aggrava per la mancanza del doppio binario. L'onorevole Ministro nell'altro ramo del Parlamento ha dichiarato che non è il caso oggi di pensare al raddoppio del binario sulle linee Messina-Palermo e Messina-Catania-Siracusa. Egli ritiene che la elettrificazione aumenterà la potenzialità delle due linee. Voglio augurarmi che questo risponda alla realtà, ma certo è che, se lo sviluppo commerciale della Sicilia non dovrà arrestarsi, il raddoppio del binario su questi due tronchi litoranei finirà per imporsi. Quindi, escludere anche in via programmatica il doppio binario per le principali arterie ferroviarie siciliane a me non pare giusto, specie se si pensi che l'Italia centrale ha il 33 per cento delle sue ferrovie a doppio binario, che l'Italia settentrionale ha il 30 per cento delle sue ferrovie a

doppio binario (ed in Liguria vi sono persino i binari tripli), che il Mezzogiorno ha l'8 per cento delle sue ferrovie a doppio binario, mentre la Sicilia ha lo zero per cento di ferrovie a doppio binario.

Ora l'insufficienza del binario unico si fa maggiormente sentire durante la stagione agrumaria e dell'esportazione delle primizie: vagoni carichi di primizie, di agrumi, sostano alle volte delle settimane sulle banchine ferroviarie appunto per questo lento svolgersi del servizio ferroviario, dovuto principalmente alla mancanza del doppio binario. Tutto ciò mette in evidenza la necessità di tener presente il graduale sviluppo commerciale e far sì che parallelamente a questo sviluppo si svolga il miglioramento del sistema ferroviario. Questo sistema ha il suo punto di partenza, come ho detto, nello stretto di Messina, per la cui traversata è necessario un maggior numero di navi traghetto. Recentemente è stata tirata fuori dalle acque, dopo lunga fatica, la « Garibaldi », che era stata affondata durante la guerra; è necessario che questa nave venga portata completamente in efficienza per migliorare il servizio delle navi traghetto, che si riflette sul movimento ferroviario fra l'Isola e il Continente. L'inconveniente incide non solo sull'economia sicilana, ma anche sull'economia italiana, perchè come ben sapete, onorevole Ministro, il mercato degli agrumi, delle primizie, l'esportazione dello zolfo fanno affluire miliardi di moneta pregiata nel nostro Paese. Se le nostre primizie non raggiungono presto i confini, e cioè se sostano a lungo sulle banchine ferroviarie, le conseguenze dannose saranno risentite non soltanto dalla economia siciliana ma dall'intera economia nazionale.

Il secondo punto del mio intervento riguarda l'ammodernamento delle ferrovie secondarie siciliane. Vi è nel centro della Sicilia una ferrovia secondaria a scartamento ridotto della quale, nonostante ne abbia parlato già due volte, nessun Ministro si è occupato, nessuno ha voluto prendere in considerazione i miei rilievi. Questa è la terza volta che mi occupo appunto della ferrovia Caltagirone - Piazza Armerina - Valguarnera - Leonforte Assoro. Questa linea interessa poco Caltagirone, che ne è capolinea, perchè collegata con più automotrici a Catania; ma interessa moltissimo l'importante centro di Piazza Armerina, che conta 40.000 abitanti: il centro di Valguarnera che ha 20.000 abitanti; Leonforte che ha 18.000 abitanti e inoltre tutti quei comuni che sono vicini a detti centri, i quali sono collegati da detta ferrovia secondaria all'arteria maggiore e cioè alla Palermo - Caltanissetta - Catania. La ferrovia secondaria funziona malissimo e costringe molti a noleggiare automobili per raggiungere la linea centrale.

Fra i diversi inconvenienti voglio citarne uno: continui danni risentono i fondi limitrofi alla ferrovia secondaria perchè frequenti sono gli incendi di prodotti, come grano, fieno, fave. I proprietari limitrofi si trovano in una posizione di inferiorità: vi sono state cause giudiziarie per il risarcimento dei danni subiti, ma purtroppo la suprema Corte si è orientata nel ritenere che quando l'amministrazione ferroviaria ha provveduto a fornire le locomotive della cuffia antiscintille ha predisposto tutto il necessario per evitare il danno. Dimodochè una volta fatto uso di detta cuffia, che purtroppo fa uscire ugualmente le scintille, l'amministrazione è ritenuta esente da colpa.

Una quindicina di giorni fa, diversi piccoli proprietari hanno subìto incendi, che hanno distrutto i loro prodotti; essi non si sentono in condizione di affrontare spese per sostenere un giudizio con l'amministrazione ferroviaria appunto per i precedenti giudiziari citati.

Richiesi, tre anni or sono, che si sostituissero le locomotive rudimentali in uso con automotrici. Il Ministro del tempo, onorevole Corbellini, una prima volta rispose che erano state ordinate le automotrici per ferrovia a scartamento ridotto; la seconda volta assicurò che le automotrici sarebbero state messe in uso. Effettivamente alla Fiera di Palermo si è vista un'automotrice per ferrovie dello Stato a scartamento ridotto; ma la sostituzione delle rudimentali locomotive non è ancora avvenuta onorevole Ministro: nell'interesse di quelle povere popolazioni rimediate a questo inconveniente! Quasi tutte le ferrovie secondarie sono oggi fornite di automotrici; per quali motivi questi centri della Sicilia non possono veder sostituite le vecchie locomotive con delle automotrici? Quattro o cinque di queste sarebbero più che sufficienti per servire quei centri e quelle popolazioni, che potrebbero così facil-

mente raggiungere i centri maggiori di Catania, Palermo, Caltanissetta, e si eviterebbero tanti inconvenienti che certo non fanno onore all'amministrazione.

Il terzo argomento riguarda il completamento dei tronchi ferroviari in Sicilia. Vorrei però ricordare all'onorevole Ministro di prendere gli opportuni accordi con il Ministro dei lavori pubblici, perchè il sistema ferroviario siciliano sia completato. Durante la discussione del bilancio dei lavori pubblici il relatore ebbe a dire che l'ultima grande opera di costruzioni ferroviarie doveva ritenersi la Porrettana e lasciava implicitamente intendere che di ferrovie ben poche se ne potevano più costruire Effettivamente stanziamenti non ve ne sono, ma ritengo che l'onorevole relatore del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, se avesse conosciuto i bisogni della Sicilia, avrebbe ragionato diversamente. La rete ferroviaria siciliana è insufficiente ai bisogni attuali, è insufficiente e sarà insufficiente ai bisogni futuri che saranno maggiori per il crescente sviluppo commerciale ed industriale dell'isola.

Se si eccettuano le linee litoranee, cioè la Messina - Catania - Siracusa e la Messina Palermo - Trapani e la linea interna che va da Catania per Caltanissetta a Palermo, la Sicilia non ha altre ferrovie: quasi tutti i centri dell'interno sono lontani dai tronchi ferroviari. Vi sono diversi progetti, due tronchi sono in costruzione: vi è il progetto della Canicattì-Gela - Caltagirone, vi è il progetto della Catania - Stettino - Regalbuto - Nicosia, quello della Giardini - Randazzo, e della Caltagirone-Gela. Per la Giardini - Randazzo, i lavori che si trascinano quasi da mezzo secolo sono stati ripresi. Lo stesso deve dirsi anche per il tronco Catania - Stettino - Regalbuto; è giusto che questi lavori siano accelerati e sviluppati perchè l'interno della Sicilia ha bisogno di raggiungere il mare. L'interno della Sicilia ha la maggiore produzione di grano, di olio, che costituiscono insieme con gli agrumi e le miniere di zolfo, la ricchezza principale dell'Isola.

Dire che oggi bisogna ritener sospese le costruzioni ferroviarie, dire che con la costruzione della Porrettana si deve ritener chiuso il ciclo delle grandi costruzioni ferroviarie, non mi sembre giusto, specialmente per queste regioni che non hanno una rete ferroviaria adeguata. Se si tiene conto della popolazione, se si tiene conto della superficie, notiamo che il Mezzogiorno e la Sicilia hanno in meno, in proporzione, circa 1000 chilometri di strade ferrate. Ebbene, per la Sicilia basterebbero ancora 6 o 700 chilometri per poter completare la sua rete. Purtroppo la legge del Mezzogiorno non prevede costruzioni ferroviarie: la legge per la Cassa del Mezzogiorno prevede solamente bonifiche, acquedotti, fognature. I bilanci dei lavori pubblici ben poco prevedono per le nuove costruzioni. Onorevole Ministro, rendetevi interprete dei bisogni di quest'Isola, dei bisogni della terra di Sicilia e, con la collaborazione, che certamente non mancherà, del Ministero dei lavori pubblici, fate sì che la Sicilia abbia completato al più presto il suo sistema ferroviario. (*Approvazioni*).

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

MAGLI. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, con uno sforzo che sa soltanto del miracolo, ma direi ancora del miracolo delle braccia italiane, i treni della nostra Nazione corrono. Corrono con velocità consona ai tempi, corrono con la fretta degli uomini che vi transitano, ma corrono, corrono sul dovere delle loro rotaie, corrono sui burroni dei bilanci della Nazione E intanto molti altri problemi si affacciano alla attenzione della Nazione, tecnici, politici, commerciali, economici e sociali: equilibrio del bilancio, richieste ed esigenze di nuovi impianti, concorrenza di automezzi, linee in concessione affidate a ditte che non si sa ancora se sono sorte per aiutare la Nazione, o per farsi aiutare. Di fronte a tale situazione il Governo, come un qualsiasi medico, ha il dovere di vagliare i malanni e di correre ai ripari. Dicono i tecnici che un treno elettrico costa, come esercizio, la terza parte di un treno a carbone. Vi sono in Italia le più lunghe, le più rettilinee, le più pratiche, le più commerciali linee ferroviarie che ancora marciano a carbone. La linea adriatica insegni. Sono tonnellate di carbone che si consumano per portare avanti un treno e altrettante per rifornire di carbone le stazioni del percorso. E il carbone costa valuta, e i noli costano valuta e valuta pregiata, che emigra con le stesse navi che ci portano il carbone. Apprendo dai giornali che è in vi-

sta l'elettrificazione del tronco Bari - Foggia: resterebbero i tronchi Bari-Taranto, Bari-Lecce, Brindisi-Taranto, Foggia-Pescara e Pescara-Ancona e tutti i tronchi secondari che si diramano da questa grande arteria, trainati a carbone con un grave salasso per l'erario perchè questi tronchi, facendo consumare alle locomotive che li percorrono più carbone per andare in pressione di quanto ne occorra per l'intero percorso, aggravano il passivo del bilancio in maniera indefinita.

Gli uomini lungimiranti dei Governi passati che, nel programma di elettrificare le ferrovie, tenevano conto della propria provincia o della propria regione o del percorso che loro interessava per viaggiare bene, anzichè delle grandi esigenze nazionali, hanno portato alla situazione attuale, ed oggi molte locomotive, come testimoni austeri dell'ottocento, fanno da moccoli accesi sulle strade ferrate, e come fasci del secolo del carbone stanno lì a consumare sè stesse e le risorse economiche dell'intera Nazione.

Come disse l'onorevole Tartufoli, il Governatore della Banca d'Italia per alleggerire i nostri crediti con l'Inghilterra ha importato in Italia monete di nichel coniate là; dimenticando che in Italia vi era bisogno soltanto di rame, perchè quando in Italia saranno finite le forniture di carbone Marshall noi sentiremo tutto il peso di chi deve comperare all'estero con moneta che non ha o che può non avere

Perciò, onorevole Ministro, io invoco dal vostro Ministero una iniziativa: la ricerca del metano nell'Italia meridionale dove le risorse idroelettriche, per capriccio della sorte, sono scarse; ricerche del metano che alleggeriscano il vostro bilancio o che diano la possibilita di sganciare il vostro bilancio dal bilancio del Tesoro.

Vi sono noti i grandi orizzonti a cui aprono la via le grandi risorse del metano dell'Italia settentrionale, sono note le grandi possibilità di metano nel sottosuolo dell'Italia meridionale ed insulare segnalate dall'A.G.I.P. da oltre dieci anni, e vi è noto che la vita industriale del Mezzogiorno è ferma ed impossibile per la scarsità di energia elettrica e le conseguenti prepotenze dei concessionari che ne monopolizzano la produzione, è noto che la vita agricola e la produzione agricola sono subordinate alle vicende atmosferiche, perchè non vi è possibilità di sollevamento dell'acqua del sottosuolo.

E poi, tornando nel campo dei trasporti, un treno che costa meno può far costare meno il biglietto ai viaggiatori, e i viaggiatori, specie quelli di prima classe, possono, per convenienza del loro bilancio familiare, preferire i treni economizzando la benzina. E così pure nel campo delle merci: anzichè chiudere la via alla concorrenza con esose imposizioni fiscali o con altri arbitrî, rendete facile ed accessibile l'uso delle ferrovie all'utente, ed inserite nelle vostre tariffe la voce: tariffa differenziale per le merci. È risaputo che l'Italia è lunga come un budello e la tariffa ordinaria dei trasporti pesa sul valore delle merci in maniera che alcune merci d'Italia sono barattate nelle proprie regioni per non sottoporsi al lungo e costoso trasporto mentre in altre regioni non arrivano È indiscusso che l'utente si serve del mezzo più economico, e si sa che per i brevi percorsi è più economico e più comodo l'automezzo mentre la politica finora seguìta è tale che gli automezzi riescono più economici anche per i lunghi percorsi. Per esempio i vini delle Puglie per il 60 per cento raggiungono il Nord con autocarri.

Non mi dilungo sulle richieste ed esigenze di nuovi impianti ferroviari, che la persona del Ministro, coadiuvato dai suoi valorosi Sottosegretari, può vagliare direttamente: mi permetto soltanto di raccomandare al Ministro che nelle sue decisioni tenga conto della voce dei parlamentari, tenga in considerazione il parere del Senato, di questo nuovo organismo che non è ancora assurto alla statura della sua funzione, non è ancora compreso dalla Nazione e che ancora vive di vita randagia qui e nei Ministeri, quasi accattone di quello che chiede, che poi non è altro che la denunzia di ogni singolo bisogno della Nazione che rappresenta.

E passo all'ultimo argomento del mio dire: linee concesse e società concessionarie. Le società concessionarie — che io in un mio articolo, che nessun giornale di quelli che si chiamano indipendenti volle pubblicare, definivo le grazie perchè le consideravo delle divinità di eventi palpitanti lanciate nell'ultimo quarto di secolo dall'olimpo per migliorare le sorti di

questa nostra Italia — sono raggruppate in varie costellazioni: la costellazione dei telefoni, delle ferrovie, delle tranvie, delle forniture elettriche, ecc. Conservano l'aureola di emanazioni divine e tali si considerano; il loro motto è: *noli me tangere*, la loro forza si confonde con le origini del loro olimpico monopolio.

Rimaste sulla terra tagliate dal loro olimpico, che si portò nei cieli, sitibonde di quella linfa che alimenta il genere umano, il danaro, credono ancora nei nuovi protettori; maltrattano i clienti che danno loro vita e benessere, anzichè aiutarli; ostentano bilanci passivi per spillare allo Stato sovvenzioni che chiedono e ottengono senza che il Parlamento sappia mai nulla; ma non rinunziano alle gestioni. Credono alla loro funzione sociale come il poeta dell'intermezzo carducciano credeva alla potenza poetica del suo cuore. «...quest'ulcera è al suo punto, ei dice, e questa mi dee nobilitare, l'asinità della vil gente onesta si sgroppi a lavorare..... ».

Onorevole Ministro, voi vi siete assunto la responsabilità del vostro dicastero: e il vostro dicastero è uno degli organi essenziali della vita della Nazione.

Cominciate a produrre almeno per voi stessi. Avete impianti grandiosi nel Nord, di produzione di energia termoelettrica: continuate nel Sud. Se madre natura ci sarà prodiga di questo conteso metano, non perdete tempo ad accrescere questa fonte di energia, ed eviterete di mandare moneta all'estero che non sia indispensabile. La moneta per la vita della Nazione è come il sangue nell'organismo umano. Dicono i fisiologi: il sangue nelle vene è vita, fuori delle vene è morte. Così la moneta nell'interno delle Nazioni è vita; potrete così ridurre il costo dei trasporti e contribuirete a ribassare così il costo della vita, perchè ridurre il costo della vita oggi è l'unica audace manovra rimasta al timone di una nave danneggiata da una tremenda tempesta. Fate come quel negoziante che ribassando il prezzo dei tessuti, anzichè vendere 10 metri al giorno ne vende 100; aiuta i suoi clienti, sì, ma aiuta se stesso; e creerete ancora nuova vita e nuovo lavoro agli italiani che non trovano lavoro, nè in Italia, nè all'estero. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Genco. Ne ha facoltà.

GENCO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, ho letto attentamente il discorso pronunciato dall'onorevole Ministro dei trasporti alla Camera dei deputati il 7 giugno scorso in sede di discussione del bilancio del Ministero dei trasporti.

Debbo dichiarare, onorevole Ministro, con la più assoluta franchezza, che mi attendevo da lei una parola definitiva in merito ai più scottanti problemi che in questo momento travagliano il delicato settore dei trasporti.

Sono ormai molti anni che da tutte le parti si lamenta la lotta, sempre più incalzante, fra strada e rotaia e sono anni che si invoca un compromesso in questo duello nel quale la strada si afferma sempre più. Da tutte le parti si parla di coordinamento fra strada e rotaia e lei, onorevole Ministro, alla Camera dei deputati ha dichiarato testualmente che «tale opera di coordinamento, che non potrà non ispirarsi alla visione completa delle moderne necessità in previsione dello sviluppo dei traffici e alla ricerca di un giusto equilibrio tra esigenze contrastanti, troverà la sua più alta espressione nel Consiglio superiore dei trasporti, il cui disegno di legge è già all'esame della VIII Commissione della Camera dei deputati». Ma, onorevole Ministro, questo disegno di legge giace da mesi e qualunque ritardo nella soluzione di questo problema e particolarmente il ritardo nella creazione del Consiglio superiore dei trasporti, è estremamente dannoso all'economia generale del Paese e aggrava la situazione del bilancio delle Ferrovie dello Stato, le cui risultanze di disavanzo non potranno non essere superiori a quelle previste. Io non sono di quelli che pensano che il Consiglio superiore dei trasporti possa avere il taumaturgico potere di accomodare ogni cosa, ma io so che la politica dei trasporti adottata dal suo Ministero si è basata finora esclusivamente sulla posizione di preminenza o addirittura di monopolio dei trasporti su rotaia, quasichè fosse possibile fermare i tempi e dimenticare che la strada avanza inesorabilmente. E allora mi domando per quale ragione, onorevole Ministro, ella non abbia finora sollecitato l'VIII Commissione della Camera dei

deputati a varare questo disegno di legge, sicchè la 7ª Commissione del Senato potesse discuterlo subito dopo ed eventualmente vararlo prima della fine della sessione.

Io penso che le Ferrovie hanno ancora un grande compito, sol che trasformino la loro struttura e realizzino trasporti sempre più celeri, sicuri e soprattutto economici. Ecco perchè io fui, onorevole Corbellini, l'anno scorso decisamente contrario all'aumento delle tariffe e rimango di tale parere. L'onorevole Ferrari si è particolarmente intrattenuto sul problema delle tariffe meravigliandosi che questo anno esso non sia stato neanche sfiorato. Evidentemente non poteva indovinare quello che io avrei detto. L'andamento dei traffici dall'anno scorso ad oggi ha purtroppo dato ragione alle mie preoccupazioni espresse e nella relazione scritta e in quella orale in sede di esame del bilancio del Ministero dei trasporti dello scorso anno. Io penso ancora, onorevole Ministro, che occorra rivedere subito le tariffe sia per il trasporto viaggiatori che per il trasporto merci, principalmente per quest'ultimo. Non sarà facile, tutt'altro, purtroppo, richiamare alle ferrovie il traffico che se ne è allontanato, ma per lo meno non continuerà più la crescente diversione del traffico merci dalla rotaia verso la strada.

Quanto al trasporto viaggiatori bisognerà studiare tutti quei piccoli accorgimenti che soddisfano il viaggiatore. Per esempio, io domando per quale ragione l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato abbia lo scorso anno ridotto di molto le deviazioni ammesse sulla rete ferroviaria statale, mentre fa d'uopo aumentarle. Per quel che riguarda la mia regione, la Puglia, e il Mezzogiorno, domando che sia istituita tra Reggio Calabria e Bologna la deviazione attraverso la linea jonico-adriatica (Reggio Calabria-Metaponto-Taranto-Bari-Foggia-Ancona-Bologna) sicchè i viaggiatori siano qualche volta portati a raggiundere l'Alta Italia dalla Sicilia e viceversa, passando attraverso la nostra Puglia; sarà anche un mezzo per conoscere la nostra regione, che non è tra le ultime d'Italia.

Debbono essere ritoccati gli orari; occorrono piccole modifiche che renderanno possibili coincidenze che mancano, talvolta, per pochi minuti e che impediscono le comunicazioni tra centri vicini ma appartenenti a tronchi diversi. E valga un esempio: ho qui un orario ufficiale; sono mesi che aspetto che l'Amministrazione ferroviaria ritocchi di pochi minuti l'orario ferroviario della stazione di Orte, per consentire, per esempio, ad un viaggiatore che, stando a Viterbo, voglia raggiungere Foligno o Terni, di poterci arrivare in serata. Ma l'ultimo treno giunge alla stazione di Orte alle 19,48 laddove il rapido per Ancona parte alle 19,13. Sono convinto che nonostante abbia segnalato questo inconveniente alla Direzione generale delle Ferrovie, nessuno vorrà mettervi mano, a meno che non vi sia un intervento energico dopo questa mia segnalazione. Sicchè un viaggiatore che si voglia recare da Viterbo od Orvieto a Foligno troverà comodo qualunque mezzo di trasporto, magari anche un autocarro, pur di non fare una nottata alla stazione di Orte o in mezzo alla strada.

Parlerò poi delle condizioni dei trasporti dell'Italia meridionale. Bisogna, onorevole Ministro, attuare una politica di trasporti che, quanto a prezzi, a condizioni, a celerità e a comodità, possa attirare e attivare il traffico. Tempo fa, discutendo con l'onorevole Battista una mia interrogazione a proposito di ferrovie, ebbi a segnalare un fatto accaduto nella piana di Sibari, in quella fertile plaga di Calabria dove intelligenza e fatica di agricoltori e di lavoratori hanno realizzato una trasformazione agraria avviatissima, con ottime colture che danno primizie ed ortaggi, assai richiesti sui mercati esteri. Un noto agricoltore del posto aveva una diecina di ettari di insalata speciale denominata « trocadero », molto ricercata nei mercati svizzeri. A quell'agricoltore furono chieste, oltre il prezzo del trasporto ferroviario, 30 mila lire a vagone per acceleramento dei carri sul tratto Cassano Jonio-Paola. Questo proprietario, nella impossibilità di sostenere quella maggiore spesa, fu costretto a sovvesciare ben 10 ettari di questa coltura. Questo scempio sembra incredibile ma l'ho constatato di persona trovandomi sul posto nel mese di aprile. Io citai in quell'occasione una copia del giornale « Il Tempo », che mostrai a lei, onorevole Sottosegretario, ma sono sicuro che nessuno mai al suo Ministero si è preoc-

cupato di esaminare questo caso e di provvedere per l'avvenire. E mi auguro che vi provveda lei, onorevole Ministro, dopo questa mia ripetuta segnalazione; perchè vede, onorevole Ministro, l'ha già detto l'onorevole Magli, uno dei lati più spiacevoli di questa nostra fatica di rappresentanti del popolo è proprio questo: noi segnaliamo ripetutamente sempre gli stessi inconvenienti, gli stessi bisogni e le stesse lamentele, senza che qualcuno provveda accontentandoci generalmente, da parte nostra, di veder accolte le nostre richieste come semplici vive o vivissime raccomandazioni.

L'onorevole Ferrari ha illustrato la diminuzione dei traffico merci sulle ferrovie. Concordo pienamente con lui: i due successivi aumenti sulle tariffe dello scorso anno fecero scendere il numero medio dei carri giornalmente caricati da 10.300 prima a 9.500 e successivamente, col secondo aumento, a poco più di 7.000. Diminuzione enorme, anche se le percorrenze medie sono aumentate; cosa prevedibile del resto, in quanto per le distanze piccole e medie, l'autotrasporto scalza sempre più la ferrovia.

Farò un piccolo esempio — non è la prima volta che lo cito e i miei colleghi della Commissione lo sanno — che darà una chiara idea dell'influenza che gli aumenti di tariffa hanno avuto sulla diminuzione del traffico sulle ferrovie.

Fra la zona marmifera di Carrara e la Puglia vi è un discreto commercio di marmi verso la Puglia e di pietra di Trani dalla Puglia verso Carrara. Fino ad oltre un anno fa, cioè fino al primo aumento delle tariffe, questo trasporto veniva effettuato preferibilmente per ferrovia. Oggi invece il trasporto per ferrovia di una tonnellata di lastre di marmo costa circa lire 8.000, mentre per autocarro lo stesso trasporto si può ottenere a 5.000, talvolta qualche cosa di meno, se si trova l'autocarro che fa a pieno carico il viaggio di andata e quello di ritorno. Chi volete che a queste condizioni si serva della ferrovia? Prima degli aumenti invece il trasporto, anche per ferrovia, costava intorno alle 5.000 lire per tonnellata. Io stesso, per un trasporto di materiale che mi interessava, mi servii delle ferrovie, cosa che non ho più fatto in seguito, perchè avrei dovuto perdere alcune diecine di biglietti da mille.

Aggiunga tutto ciò al trasporto fra gli scali e i cantieri e vedrà la ragione per cui la ferrovia oggi, in questa quotidiana gara con la automobile, debba per forza di cose rimanere sempre più indietro. Il coordinamento fra strada e rotaia si otterrebbe quando il complesso dei mezzi di trasporto a disposizione del pubblico non ecceda i bisogni reali dell'economia del Paese e i due mezzi agiscano secondo le loro qualificazioni tecniche. La ferrovia servirà ancora benissimo nei trasporti di massa a grandissime distanze e nei servizi a carattere metropolitano di penetrazione delle grandi città; le ferrovie devono principalmente garantire i collegamenti fondamentali lungo le principali direttrici di traffico, sì da costituire una specie di rete a grandissime maglie con sviluppo longitudinale ed a linee trasversali, mentre spetta all'automezzo di ricoprire i vuoti di questa rete, sicchè i collegamenti siano assicurati specialmente anche con i piccoli centri rurali e montani, lontani dalla ferrovia e dalla strada; centri privi delle forme più elementari della vita civile, ove quelle popolazioni rurali vivono una esistenza di angustia e di isolamento che le deprime sempre di più e che le intristisce, prive come sono di ogni iniziativa mentre attendono sempre quelle provvidenze, che ritengono sempre più vane perchè attese da secoli. Per ciò questi sfortunati cittadini della Repubblica, ai quali nessuno pensa, all'infuori degli agenti del fisco e dei commissari dell'ufficio leva, sognano di evadere dai loro miseri borghi e popolano il suburbio delle grandi città, in una vita non meno misera, degradante, ma che ha per loro il vantaggio di metterli a contatto della cosiddetta civiltà delle grandi città. A questi paesi occorre assicurare il congiungimento con le ferrovie e le strade e a ciò dovrebbe tendere un provvedimento di legge, ripetutamente annunciato, per sovvenzionare i servizi del Mezzogiorno e delle isole, che si sviluppano in zone ad economia povera e non possono che avere scarso traffico e quindi essere passivi. Del pari passive in detta zona ad economia povera sono le ferrovie statali o concesse.

Ritengo errato quanto il collega Ferrari afferma, che lo Stato cioè non deve sovvenzio-

nare le ferrovie concesse e che solo la nazionalizzazione potrebbe risolvere tutti i problemi, sia delle ferrovie concesse, che degli autotrasporti. Io, onorevole Massini, sono decisamente contrario alla nazionalizzazione di tutti i mezzi di trasporto; lo ripetei anche lo scorso anno; sono convinto che una azienda, in disavanzo nelle mani dell'industria privata, non può diventare attiva nelle mani dello Stato; se mai può accadere, qualche volta, precisamente il contrario.

Ma io penso che l'onorevole Ferrari, da buon ingegnere e da ex Ministro dei trasporti, sappia, almeno, grosso modo, quale spesa questa nazionalizzazione importi. e concluda quindi, con me, che almeno per un pezzo, nelle condizioni attuali, non se ne possa parlare.

D'altra parte, se lo Stato non può e non deve nazionalizzare gli autotrasporti, trovo opportuno che non se ne disinteressi completamente lasciando tutto all'iniziativa privata, che potrà finire con l'imporre la sua volontà. Penso che il Ministro dei trasporti non debba sopprimere le aziende faticosamente create, mantenute in vita in periodi difficili e che cominciano ora a dare i loro frutti, come la G.R.A., l'E.A.M., l'I.N.T. ecc. Bisogna vedere però se dovranno essere conservate come sono, o conglobate in un'azienda unica, o allargate. Ma lo Stato non deve abdicare in questo campo alla sua funzione, che coincide con il suo interesse, dal momento che, nella lotta ingaggiata tra le ferrovie e gli autotrasporti, le prime tendono a perdere terreno; pertanto lo Stato non deve lasciare questo campo di attività all'iniziativa privata e deve assumere la sua parte di diritti e di doveri, assicurando, con la sua vigile presenza, un miglior coordinamento dei servizi.

E parliamo della Direzione generale della motorizzazione civile. Una domanda precisa, onorevole Ministro: è vero che, dopo il collocamento a riposo del direttore generale ingegner Vallecchi, si pensa di suddividere la direzione generale in tre nuove direzioni, una tecnica, una amministrativa ed una per gli affari generali? Per carità, onorevole Ministro, meno direttori generali vi sono e meglio vanno le cose.

Ho letto quanto lei, onorevole Ministro, ha dichiarato sulle ferrovie calabro-lucane. Sono convinto che nelle attuali condizioni di bilancio non sia possibile estendere la rete delle calabro-lucane, le quali sono fortemente passive, sia perchè la rete è incompleta, ed è ancora formata di tronchi separati e perciò inefficienti, sia perchè la trasformazione dei mezzi di trazione va a rilento. A tale proposito devo lamentare che l'operazione di prestito dei 900 milioni, concessi alle ferrovie calabro-lucane con un disegno di legge del quale fui relatore, abbia avuto una stasi forzata presso la Direzione generale della motorizzazione civile, solo perchè i mezzi da costruire devono essere un po' diversi da quelli previsti dalla convenzione allegata al disegno di legge. Ma si potevano anche da principio prevedere questi cambiamenti! L'onorevole Ferrari lamenta che lo Stato sopporti dei sacrifici per le ferrovie in concessione: osservo che la Nazione sopporta sacrifici per le ferrovie dello Stato e sopporta sacrifici anche per le ferrovie in concessione, perchè, se sono passive le ferrovie dello Stato col traffico che svolgono, pensate se non debbano essere passive le ferrovie in concessione, che servono zone di limitato traffico. O volete arrivare addirittura, come qualcuno pensa, alla soppressione delle ferrovie concesse?

Tronco Bari-Matera. Ella ha parlato della trasformazione, di là da venire, del tronco Bari-Matera, che interessa la mia città, da scartamento ridotto a scartamento ordinario. Ha dichiarato altresì che occorrono 3 o 4 miliardi e che quindi il problema è rimandato *sine die*. Ma, signor Ministro, si può fare qualche cosa per adesso, rettificando in qualche parte il tracciato tra Matera e Mellitto, dove le pendenze e le curve non si prestano alla trasformazione a scartamento ordinario. Credo che per queste piccole trasformazioni basteranno 300 o 400 milioni che si potranno trovare, entro due o tre anni, nelle pieghe del bilancio rimandando la soluzione globale del problema a miglior tempo.

E giacchè parliamo delle ferrovie calabro-lucane, ricordo che tre giorni fa, a due chilometri dalla mia città, Altamura, è avvenuto uno scontro tra un'automotrice delle calabro-lucane ed un autocarro: un morto e molti feriti, di cui alcuni gravi. Il passaggio a livello era incostudito. Dai giornali dei giorni scorsi ho appreso che il Ministero dei tra-

sporti si apprestava a rendere incustoditi alcune centinaia di passaggi a livello. Non così, onorevole Ministro, deve diminuire il disavanzo delle ferrovie, se ne va di mezzo la vita anche di uno solo dei cittadini, anche se gli incidenti non sono, per fortuna, numerosi!

E parliamo adesso in particolare delle ferrovie dello Stato. L'onorevole Tommasini ha lamentato l'esonero di un ferroviere per la condanna ad alcuni mesi con la condizionale. Ma io so di tre casi dolorosi, passati per le mie mani e per cui mi sono agitato finora invano. Un modesto ferroviere di stanza a Taranto fu licenziato per essere stato trovato dagli inglesi con una bottiglietta di birra da un quarto nelle mani, mentre lo stesso ferroviere dichiarò candidamente di averla trovata in una garitta e di portarla al suo capotreno. Ebbene, questo ferroviere fu condannato, mi pare, ad uno o due mesi, perchè il processo si svolse durante l'occupazione inglese, dietro denuncia inglese. Non sono riuscito a farlo riammettere nelle ferrovie. Un impiegato di Roma è stato licenziato per avere accettato cento lire di mancia da un viaggiatore ed un altro operaio è stato licenziato per avere viaggiato con un biglietto di servizio scaduto, del giorno prima. Piccolo peccato, che se l'avesse commesso un cittadino qualunque se la sarebbe cavata pagando qualche centinaio di lire di multa. Al ferroviere si è applicato addirittura il licenziamento in tronco. È più facile — mi dispiace che non sia presente l'onorevole Tommasini — che un elefante passi per la cruna di un ago, che un ferroviere licenziato, a torto o a ragione, venga riassunto nelle ferrovie dello Stato.

NOBILI. Nel Vangelo si parla del cammello.

GENCO. Io, onorevole Nobili, so che si tratta del cammello, ma ho voluto citare un animale più grosso e dalla pelle più dura, e per questo ho parlato dell'elefante.

Così, onorevole Ministro, non si risolve il problema della esuberanza del personale, quando tutti i pretesti sono buoni per mandare via i dipendenti. Quando vi sono condanne condizionali di uno o due mesi o più, od anche quando non vi sono condanne, non si tratta di mancanze sì gravi, da mettere sul lastrico della povera gente che ha servito le ferrovie per anni. Io, onorevole Ministro, mi permetterò di segnalarle per iscritto i tre casi con i tre nomi, affidando alla sua umanità questi tre poveri diavoli (dei quali per la verità si è occupato anche il Ministro Corbellini) messi in mezzo alla strada e disoccupati da anni, sperando che lei arrivi, dove l'ufficio del personale non ha potuto o voluto arrivare.

E giacchè ho parlato anche di condanne, mi si consenta di ricordare — visto che questa materia dipende dal suo Ministero — che per condanne di tre o quattro mesi, il più delle volte per contrabbando di qualche chilo di olio o di farina, sono state ritirate le patenti automobilistiche a gente che della patente faceva una ragione di vita, ad autisti i quali di punto in bianco sono stati messi sul lastrico, solo perchè un certo articolo del codice stradale stabilisce che, quando vi è una condanna superiore ad un mese, la patente viene ritirata *ipso facto*.

DE PIETRO. Cambiamo allora il codice della strada.

GENCO. Bisogna cambiare il codice, d'accordo; ma v'è, onorevole De Pietro, anche una maniera per interpretare il codice stesso, perchè io le posso dire di gente che ha anche riavuto la patente nonostante due o tre anni di condanna subìti, e di gente invece che non l'ha riavuta, solo perchè aveva tre mesi di condanna per aver contrabbandato per uso di famiglia pochi litri d'olio.

L'onorevole Tommasini ha parlato del cumulo delle cariche degli alti funzionari. Io non intendo occuparmi di questo argomento, ma aggiungerò qualcosa: i piccoli, gli umili vengono sempre dimenticati. Pensi, onorevole Ministro, che degli operai al servizio da tre o quattro lustri delle ferrovie dello Stato pagano, per occupare due ambienti in case cantoniere, situate, per esempio, nella nostra Murgia, a 10 chilometri dal più vicino centro abitato, in zone dove mancano purtroppo strade, acqua, luce e il minimo conforto, affitti non molto diversi da quelli che pagano alti impiegati che occupano alloggi in Roma in piazza Barberini o in altri quartieri del centro. Questi operai che lavorano con le Ferrovie e per le Ferrovie da tanto tempo, dovrebbero essere

alloggiati gratuitamente nelle case cantoniere, che, con la loro presenza, verrebbero custodite, mantenute e sottratte spesso alla distruzione.

Elettrificazione e doppio binario sull'Ancona-Lecce. Ne hanno parlato l'onorevole Massini e l'onorevole Magli: io cercherò di non ripetere. Il doppio binario è già in opera, onorevole Magli, sul tratto San Severo-Bari: si tratta quindi di costruire i tratti da Ancona a San Severo e da Bari a Lecce, dove le opere d'arte — badi bene — all'infuori delle pochissime brevi gallerie esistenti nel tratto Termoli-Pescara, sono costruite per il doppio binario. Non è una cosa facile, per la spesa che importa, costruire il doppio binario per la lunghezza di circa 500 chilometri, e se non sono 500 poco ci manca. Ma si deve fare qualche cosa, se si vuole incrementare il traffico ferroviario da e per la Puglia, da e per l'Italia Meridionale e si deve anzitutto fare la elettrificazione da Ancona fino a Reggio Calabria, perchè questa linea servirà a smaltire il traffico ascensionale che potrà andare dalla Sicilia verso l'Alta Italia, servendo come doppio binario della linea tirrenica che, per le numerose opere d'arte che richiede, non è realizzabile nemmeno adesso. Ma vi è qualche cosa che riguarda il mio amico senatore Ciasca: la ferrovia Battipaglia-Potenza-Taranto. Onorevoli colleghi, abbiamo segnalato che in una galleria di detta linea, in un incidente, sono morte numerosissime persone: si continua — ciononostante — a camminare con i treni a vapore, alla velocità di 30-40 chilometri l'ora e non vi dico come si arriva quando si viaggia in queste condizioni, in fumose gallerie, con velocità, in salita, dell'ordine di 20 chilometri l'ora.

Ma nella mia relazione scritta dell'anno scorso io segnalavo che il compartimento di Bari è l'unico in Italia, nel continente, esclusi quindi quello di Palermo e quello di Cagliari, ad avere su quasi 1000 chilometri di strada ferrata soltanto 87 chilometri di strada ferrata elettrificata.

Abbiamo approvato in Commissione un disegno di legge per 25 miliardi nominali relativo alle obbligazioni « Elfer », ed abbiamo fatto tutti, quasi unanimemente, il voto che questi miliardi fossero impiegati per la elettrificazione dell'Italia meridionale. Onorevole Ministro, faccia cominciare una buona volta questi lavori, perchè noi non sappiamo più quale giustificazione portare alle popolazioni, cui abbiamo annunciato che è negli intendimenti del suo Ministero elettrificare queste linee d'intenso traffico. Questi programmi richiedono un certo tempo, me ne rendo perfettamente conto, perchè non ho ancora perduto i contatti con l'aritmetica, ma bisogna pur incominciare una buona volta a lavorare. Desidererei da lei, onorevole Ministro, assicurazioni precise circa l'inizio dei lavori e la programmazione di questi lavori.

Un'altra cosa, onorevole Ministro: materiale rotabile delle ferrovie meridionali. Nel gennaio scorso circa 200 deputati e senatori si recarono nella bella Reggio Calabria, patria del nostro illustre senatore questore Priolo, per un convegno turistico di parlamentari. Io mi sono rallegrato, anche se ho sofferto il freddo, quando la notte ho sentito molta parte dei colleghi, e fra questi il più arrabbiato era l'onorevole Gasparotto, protestare perchè quel treno mancava di riscaldamento! Le nostre ripetute inutili proteste erano per lo meno ritenute esagerate; e soltanto così i colleghi avranno giustificato il mio gesto del campanello d'allarme, perchè era l'unica cosa che potessi fare, dopo aver protestato invano per tre mesi e dopo aver scritto al Ministro o al Direttore generale 6 o 7 lettere e dopo aver cercato invano in una gelida notte con temperatura di 5 gradi sotto zero, di fare attivare il riscaldamento sul treno notturno Roma-Bari . . .

PRESIDENTE. Onorevole Genco, su questa questione vi è una domanda di autorizzazione a procedere; non è di questo argomento che si discute in questa sede.

GENCO. Vuol dire che ne parleremo, con i documenti alla mano, in sede di domanda di autorizzazione a procedere. Ma voglio dire qualcosa che interessa particolarmente l'onorevole Casardi, il quale, per essere diventato membro del Governo, non ha più nemmeno il gusto di poter protestare, come faccio io. Ho ripetutamente e per circa un anno protestato perchè sulle nostre linee ferroviarie statali Gioia-Rocchetta S. Antonio e Spinazzola-Barletta 9 coppie di treni su 10 in servizio erano

composte di automotrici classificate di seconda classe. Sono riuscito a far declassare, dopo 9 mesi, tutte le automotrici del primo tronco ferroviario, che interessa le città del mio collegio; ma non vi sono riuscito completamente, per le città della seconda linea che interessano il collegio dell'onorevole Casardi. Sul tronco Spinazzola-Barletta vi è ancora una automotrice di seconda classe che fa servizio per Bari, e i collegamenti fra Spinazzola e il capoluogo di provincia vengono assicurati soltanto con la seconda classe, per cui gli studenti e gli operai non si possono recare a Bari con quel comodo treno o, per farlo, debbono pagare un prezzo quasi doppio.

Qualcosa del genere per il declassamento ma solo parzialmente sono riuscito ad ottenere per alcune coppie di treni sulla Potenza-Foggia. Ma, vivaddio!, se quasi tutte le automotrici che camminano sui tronchi ferroviari dell'Alta Italia sono classificate di terza, perchè volete classificare di seconda classe soltanto le corse automotrici dell'Italia meridionale? Perchè continuate a considerare gli abitanti dell'Italia meridionale come sudditi coloniali da punire? Vero è che ho sentito sostenere che i viaggiatori dell'Italia meridionale hanno la pessima abitudine di deturpare i treni, di guastare le tappezzerie, ma questo non è vero ed io protesto energicamente. Basta però attardarsi mezz'ora nella stazione di Roma alla sera, quando sostano accanto agli stessi marciapiedi treni diretti verso l'Alta Italia e verso l'Italia meridionale, per vedere che, mentre negli scompartimenti dei treni per l'Alta Italia vi sono due lampadine, sui nostri treni ce n'è una sola. Sui nostri treni non vi è acqua, non vi sono asciugamani di carta, non vi è sapone, non vi è nulla, perchè nessuno protesta, e se reclama non viene ascoltato e per le nostre linee sono in uso le più vecchie vetture, alcune vecchie di mezzo secolo, con vetri che non si chiudono e scomodi sedili.

Passiamo al disavanzo. Tutti gli accorgimenti, tutti i nuovi mezzi tecnici, in una parola l'ammodernamento delle ferrovie potranno ridurre il disavanzo, ma non potranno mai eliminarlo. Io credo però che nessuno pensi, onorevole Massini, ad eliminare le ferrovie perchè presentano un notevole disavanzo. Esse rispondono ad una funzione sociale e sono il mezzo di comunicazione tra paese e paese, tra regione e regione; esse attivano il progresso. Ecco perchè le zone più depresse, avendo treni lenti e scomodi e linee rade hanno la vita più dura di quella che dovrebbe essere. Ma nessuno pensa di sopprimere la ferrovia. Eppure questa idea peregrina è venuta per un momento non so se al Gabinetto o all'Ispettorato della motorizzazione civile, a proposito della ferrovia Spoleto-Norcia, onde presentai un'interpellanza. Questa è una ferrovia turistica di tipo svizzero che non va soppressa, perchè serve zone ad economia povera. Essa è passiva, ma ciò avviene anche perchè si fa partire lo unico treno del mattino alle 7,40 laddove alla stazione di Spoleto giungono due rapidi nei due sensi alle 8,10 e alle 8,11.

L'anno scorso, come relatore del bilancio, sottolineavo che per completare la costruzione e l'ammodernamento della rete ferroviaria occorrono 400 miliardi. Poichè il programma non è cambiato gran che, vorrei sapere, onorevole Ministro, che cosa si pensa di fare in materia, quando e in quanti anni si pensa di fare tutto ciò. Sapremo così quando avranno termine la nostra attesa e le nostre speranze.

E ho finito, onorevole Presidente. L'onorevole Tommasini, nel chiudere il suo intervento di ieri sera, rivolgeva un saluto ai ferrovieri, a quelli che silenziosamente compiono il loro dovere e garantiscono con il loro sacrificio, di inverno e di estate, nelle fumose gallerie o nelle assolate trincee, la vitalità della Nazione. Ma il saluto del Senato della Repubblica vada a tutto quel personale che, fuori della grande famiglia ferroviaria, nei trasporti automobilistici per merci e per viaggiatori, incrementa, e rende più palpitante questa vitalità stessa della Nazione. Tutti, ferrovieri ed automobilisti servono la Patria, e la fanno camminare più speditamente sulla via del suo grande avvenire. Per questo meritano il plauso del Senato e del Paese. *(Vivi applausi e congratulazioni).*

Presidenza
del Vice Presidente MOLÈ ENRICO

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

CARELLI. Sarò brevissimo. Volevo prendere la parola anch'io su alcuni argomenti che

sono stati già trattati. Poichè il tempo stringe, sull'argomento delle tariffe mi limiterò a dire solo che abbassare le tariffe rappresenterebbe creare una situazione penosa per la strada. Io ho notato in alcuni interventi l'esaltazione della lotta tra la rotaia e la strada; per me, onorevoli colleghi, non ci deve essere lotta tra strada e rotaia, ma solo collaborazione. L'Amministrazione ferroviaria non è una amministrazione a se stante, ha una attività che interessa lo Stato e pertanto non deve creare situazioni di concorrenza, determinando danni economici in alcuni settori che interessano l'intera Nazione. Pertanto dovrebbe essere studiato un sistema tale che fra la strada e la rotaia non ci sia lotta, non ci sia concorrenza, ma collaborazione. È necessario, cioè, studiare una conclusione armonica fra le due esigenze. Mi limito a dire questo perchè non credo sia giusto che l'Amministrazione delle ferrovie debba, in virtù appunto di questa sua posizione, rinunciare alla necessità di dare alla strada una funzione che è di grandissima importanza nazionale.

Secondo argomento: costruzione e riparazione di materiale rotabile. Onorevole Ministro, in Italia abbiamo oggi 64 ditte che esercitano l'attività di riparare materiale rotabile. Una volta le ditte che si interessavano di questa attività erano 23, oggi sono arrivate a 64. Evidentemente la concorrenza è spietata, il pericolo di smobilitare le ditte stesse è quindi gravissimo. Ora l'Amministrazione dello Stato deve cercare di alimentare le principali ditte, per lo meno quelle che hanno una tradizione. Passando dal fatto generale su un piano più particolare, debbo raccomandare all'attenzione dell'onorevole Ministro la ditta più importante dell'Italia centrale. la ditta Cecchetti, di Portocivitanova, che si vede nella necessità di smobilitare appunto per mancanza di lavoro.

Io prego l'onorevole Ministro di esaminare particolarmente la situazione penosa nella quale viene a trovarsi questa società, che ha un valore sociale, perchè occupa 1.200 operai, e che oggi, come ho detto, si vede costretta a mettere in mezzo alla strada appunto 1.200 famiglie, se non riesce ad ottenere il lavoro. Onorevole Ministro, è una segnalazione, questa, che le raccomando nell'interesse generale e nell'interesse particolare della zona che rappresento.

Per il terzo argomento mi riferisco a quanto il collega Tommasini il 6 luglio del 1949 ebbe a dire in questa Assemblea. Egli così si è espresso: « Rivolgo questa altra domanda all'onorevole Ministro. Noi stiamo facendo molte linee nuove, che speriamo abbiano il tempo di diventare vecchie senza che siano bombardate. Quando queste linee avranno bisogno della manutenzione, come si provvederà? La manutenzione totalitaria che abbiamo subìto in forma di appalto non dovrebbe essere fatta oppure, se si vorrà fare, bisognerà aumentare le squadre. Nel caso che si debbano mantenere od aumentare le spese, bisogna tener presente la situazione di tanti lavoratori che hanno lavorato per conto di grandi imprese private per 25 anni, alcuni godendo del beneficio dell'alloggio, e che oggi sono stati estromessi per la ragione inesorabile dell'economia di bilancio. Se è ancora possibile, riallacciamo con loro un rapporto di impiego in questo senso. Facciamolo e avremo compiuto un'altra opera di giustizia ».

Onorevole Ministro, cioè onorevole Battista poichè il Ministro è assente, ricordo anche il discorso che l'onorevole Ministro ebbe a pronunciare in occasione della discussione del bilancio alla Camera dei deputati. Egli ebbe a dire che « a parte la considerazione che per lunghi tratti di linea l'armamento è tuttora costituito da spezzoni di rotaia, sta di fatto che, per l'intenso traffico svolto prima e soprattutto durante la guerra, l'usura di esso è arrivata ad un limite tale per cui si è imposta la necessità di ridurre sensibilmente la velocità dei convogli con aggravamento dei costi di esercizio, il quale si ripercuote sul disavanzo nella parte ordinaria del bilancio. Se non si provvede sollecitamente al rinnovamento dell'armamento si giungerà, con il progressivo declassamento, a dover richiudere il traffico di non poche linee oppure a convogliarlo, fino a saturarne la capacità, su altri itinerari con conseguenze di carattere economico che è facile immaginare. Anche il ripristino degli apparati per la celerizzazione delle manovre, scambi e segnali è da ritenere necessario ».

Onorevole Sottosegretario, ci troviamo di fronte ad un dato di fatto: avevamo in servizio alcune squadre per la manutenzione delle linee e queste squadre sono state licenziate con grave danno della manutenzione delle linee di tutta Italia. Ora, mi domando: per quale motivo licenziare del personale già competente, già addestrato ad una attività importantissima, quale è quella di conservare nello stato di efficienza la rete ferroviaria nazionale?

Io termino, onorevole Sottosegretario, con la viva preghiera di riprendere in esame la situazione di questi elementi preparatissimi, e fedelissimi, che da oltre venti anni esercitano la loro attività alle dipendenze dell'Amministrazione ferroviaria e che oggi si vedono estromessi, senza invece ottenere dall'Amministrazione quella particolare attenzione che meritano. È una segnalazione doverosa che rivolgo all'onorevole Sottosegretario, riferendomi in questo caso anche ad una frase che il Ministro ebbe a pronunciare, sempre in occasione della discussione del bilancio alla Camera dei deputati, frase che dice: « L'Azienda ferroviaria dello Stato non è e non può essere una azienda puramente ed esclusivamente industriale; essa deve compiere una insopprimibile funzione sociale ». Ed è a questa funzione sociale che mi riferisco, ed è per questa funzione sociale che affermo che questi operai non hanno demeritato dell'Amministrazione dello Stato. (*Vivi applausi*).

Trasmissione di disegni di legge, e deferimento a Commissione speciale.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso i disegni di legge: « Istituzione della Cassa per opere straordinarie di pubblico interesse nell'Italia meridionale (Cassa per il Mezzogiorno) » (1182), e: « Esecuzione di opere straordinarie e di pubblico interesse nell'Italia settentrionale e centrale » (1183).

Data l'importanza dei provvedimenti e la stretta connessione della loro materia, che interessa la competenza di più Commissioni permanenti, propongo che il loro esame sia deferito ad una Commissione speciale, composta in modo da rispecchiare la proporzione dei Gruppi parlamentari.

Se non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Mi riservo di comunicare al più presto i nomi dei componenti di detta Commissione speciale, la quale esaminerà i due provvedimenti in sede referente.

Ripresa della discussione sul bilancio dei Trasporti.

PRESIDENTE. Non essendovi altri senatori iscritti a parlare sul bilancio dei Trasporti, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passeremo allo svolgimento degli ordini del giorno.

Il primo ordine del giorno è quello dei senatori Ristori, Mariotti e Merlin Angelina:

« Il Senato, considerato che la linea Firenze-Faenza-Ravenna è già ricostruita nei tratti Ravenna-Marradi e che alcune importanti opere sono compiute anche nei tratti Marradi-Borgo San Lorenzo e Borgo San Lorenzo-Firenze; aderendo al voto unanime delle popolazioni interessate, invita il Ministro dei trasporti a provvedere al completamento della linea suddetta.

« In subordine, ove non fosse possibile provvedere subito all'integrale ripristino della linea, sia completato il tratto Marradi-Borgo San San Lorenzo ».

Ha facoltà di parlare il senatore Mariotti per svolgere questo ordine del giorno.

MARIOTTI. La linea Firenze-Faenza-Ravenna, farebbe parte di quel tratto che, completato, si chiama Livorno- Ravenna. La linea Firenze-Faenza è una di quelle maggiormente tartassate dalla guerra. Chi l'ha vista, come l'ho vista io più volte passando in automobile da quelle parti, sa che essa dimostra proprio come la guerra possa essere apocalittica: pezzi di rotaie che si innalzavano per diecine di metri; tunnel che erano addirittura demoliti. Oggi però quella linea è in condizioni tali che, per moltissime parti, per quasi tutte le sue parti, è ripristinata. Infatti è già ricostruita nei tratti Ravenna Marradi e Borgo San Lorenzo-Firenze. Manca soltanto il tratto Marradi-Borgo San Lorenzo. Il nostro ordine del giorno parlava di rimettere la linea completa in condizioni di funzionare, ma, in subordine si diceva anche, se non

fosse possibile questo, che ci saremmo accontentati del ripristino della linea per il tratto Marradi-Borgo San Lorenzo, perchè il maggior traffico di queste popolazioni montane con la pianura si svolge per questa via. Io non so che cosa potrete fare. So che voi lottate continuamente con la mancanza di denaro e so che c'è un numero enorme di senatori che vi chiede il ripristino di linee che magari, se si dovessero addirittura fare oggi *ex novo*, non si farebbero; quindi non mi voglio illudere, però cerco di far sì che voi vi rendiate conto che questa linea che c'era, che è quasi ricostruita e che con poco può essere rimessa in efficienza, sarebbe bene che fosse ripristinata completamente al più presto. Quindi sto sul terreno della realtà e vi chiedo quello che realmente può essere possibile e non vi chiedo nessuna realizzazione di sogni.

Vedo entrare il Ministro, e mi fa piacere che senta anche lui quello che dico. Se ne è parlato un po' così, in conversazione, della linea Marradi-Borgo San Lorenzo e quindi anche lui conosce il problema. Se è possibile fare qualcosa fatela, se poi non volete far niente, non illudete quelle popolazioni; scrivete allora ai sindaci di Borgo San Lorenzo e di Marradi: « Non si può, non si vuol far niente ». È meglio dire: « Non si può », perchè so che il « non si vuol far niente » non esiste. Se aveste denaro lo fareste, ma non illudeteci. Quindi vi chiedo il ragionevole: se potete farlo, fatelo, ma fateci sapere se potete farlo o non potete farlo. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno presentato dal senatore Cermignani, che è così formulato:

« Il Senato della Repubblica, a conoscenza delle difficili condizioni in cui versano gli artisti italiani nel momento attuale, invita il Governo a presentare, alla ripresa parlamentare, un provvedimento legislativo che:

1) esenti gli artisti pittori, scultori ed incisori invitati alle mostre nazionali ed internazionali organizzate nel territorio dello Stato, dal pagamento delle spese occorrenti per il trasporto delle opere destinate a tali esposizioni;

2) preveda il rimborso agli artisti, ammessi alle stesse esposizioni, delle spese sostenute per il trasporto delle opere;

3) conceda agli artisti espositori, ammessi dalle giurie alle mostre in questione, il viaggio gratuito di andata e ritorno;

4) conceda un'adeguata riduzione ferroviaria per il trasporto delle opere d'arte che gli artisti inviano fuori la propria sede per l'allestimento di mostre personali ».

Ha facoltà di parlare il senatore Cermignani.

CERMIGNANI. Ho avuto occasione nell'aprile scorso di interessare il Senato alle condizioni particolari in cui versano gli artisti italiani e pertanto non ritengo necessario di ripetermi anche per il fatto che i senatori personalmente sono al corrente della situazione di cui parlo. Propongo ora all'attenzione del Senato e dell'onorevole Ministro un ordine del giorno a favore degli artisti, nè credo che sia necessario farne una illustrazione ampia in quanto le concessioni che chiedo, essendo modeste, penso che l'onorevole Ministro le vorrà accogliere senza esitazione. Noi discutiamo, è vero, di un bilancio deficitario, ma è altrettanto vero che quanto chiedo è ben poca cosa e sono certo che il Ministro del tesoro e il Ministro della pubblica istruzione non faranno difficoltà perchè il Ministro dei trasporti porti in discussione alla riapertura del Senato, il provvedimento che invoco.

Posso aggiungere che le mostre di cui al mio ordine del giorno, cioè la Biennale e la Quadriennale, sono mostre periodiche, e non annuali e che il numero degli artisti, che dovrebbero beneficiare di queste concessioni, non è eccessivo. Preciso che per la Biennale di Venezia sono stati ammessi 250 artisti per invito e 250 circa sono stati ammessi in seguito ad accettazione da parte della giuria. Complessivamente, dunque, saranno cinquecento artisti circa che periodicamente dovrebbero beneficiare delle concessioni che chiedo a favore degli artisti. Per la Quadriennale i dati sono questi: gli ammessi all'ultima mostra per invito furono 650; gli ammessi dalla giuria furono 350: complessivamente circa 900 artisti. Inoltre chiedo che per gli artisti che sono obbligati — diciamo così — per ragioni della loro arte, a fare mostre personali in sedi diverse dalla sede di residenza, il Ministero dei trasporti, per lo meno, conceda un ribasso. Mi si potrà obiettare

che le tariffe attuali non sono proibitive ma ciò, penso, è vero fino ad un certo punto, in quanto bisogna tener conto delle condizioni di povertà nelle quali vivono gli artisti. E lo stesso ragionamento vale ancora più per gli scultori, i quali, se intendono mandare alle mostre marmi e bronzi, sono obbligati ad affrontare forti spese e tali che, sommate alle spese per affitto di locali, il più delle volte finiscono con lo stroncarne ogni iniziativa. Se è vero che le mostre vengono fatte nell'interesse degli artisti, è anche vero che queste hanno una importanza educativa che non può essere trascurata. Sono persuaso pertanto che il Ministro e il Senato vorranno accogliere questo mio ordine del giorno. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Segue un ordine del giorno dei senatori Lanzetta, Ferrari, Ruggeri, Grisolia, Cerruti, Reale Eugenio e Fortunati.

Ha facoltà di parlare il senatore Lanzetta per svolgerlo.

LANZETTA. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, l'ordine del giorno che io e altri colleghi dell'opposizione abbiamo presentato non ha lo scopo di mettere a fuoco un problema. Se il problema avesse avuto bisogno di essere messo a fuoco, avrei svolto un preciso intervento in sede di discussione generale. Ho notato invece con piacere, sia per quel che si è detto alla Camera dei deputati, sia per il contenuto degli interventi in sede di discussione generale qui al Senato, che ormai è pacifico, presso tutti i settori dei due rami del Parlamento, che i rapporti tra rotaia e strada sono rapporti che debbono essere sollecitamente considerati con la maggiore comprensione, perchè meritano la massima considerazione. Un momento fa lo stesso collega Carelli ha messo in evidenza la inopportunità di una aspra concorrenza tra rotaia e strada e la necessità anzi di un coordinamento tra i due mezzi. Voi sapete che è in esame, dinanzi all'altro ramo del Parlamento, un progetto di legge che affronta il problema del coordinamento tra rotaia e strada, ed allora il nostro ordine del giorno non ha altra funzione che quella di riassumere quelli che sono i precedenti storici — diciamo così — della questione, per condensarli in una proposizione concreta. Il nostro ordine del giorno è di una grande semplicità e basta leggerlo:

« Il Senato, considerato che le funzioni esplicate dall'E.A.M. sono necessarie e di grande importanza per il traffico stradale;

che sarebbe di grave pregiudizio per detto traffico oltre che per la preparazione e lo sviluppo dell'auspicato coordinamento strada-rotaia procedere allo scioglimento di questo organismo;

tenuto presente che già esistono proposte tendenti ad una sistemazione dei servizi riguardanti gli autotrasporti;

che comunque il vasto e importante problema dovrà essere quanto prima affrontato e deliberato dalle Camere;

impegna il Governo affinchè, nell'attesa sistemazione definitiva con una modifica strutturale dell'Ente o con l'assorbimento del suo personale in altro, l'E.A.M. sia mantenuto in efficienza ».

Questi non sono concetti particolarmente miei, ma sono concetti ormai di dominio comune. Varrà la pena di richiamare quello che il Ministro Corbellini stesso, nella sua qualità di Ministro, riconosceva a favore dell'E.A.M.: « È necessario — diceva il nostro collega Corbellini alla Camera dei deputati nella seduta del 30 ottobre 1949 — ben dimensionare il personale, le attrezzature e le organizzazioni. A tal fine l'E.A.M., pur avendo in parte ultimati i compiti per cui fu istituito, dispone tuttavia di un personale specializzato soprattutto nel campo delle attività relative alle ripartizioni stradali regionali e provinciali, ed in quello delle necessità assistenziali e rilevamenti fiscali dei trasporti stessi. È questa un'attività necessaria al coordinamento dei traffici e che, se non avessimo già disponibile, dovremmo creare *ex novo*. L'azione regolatrice dell'E.A.M. nel campo de trasporti autostradali ha difatti avuto una funzione essenziale di avvicinamento delle attività private a quelle statali; ed essa proseguirà in avvenire, funzionando in modo da tenere conto delle giuste esigenze degli autotrasporti. Dovrà assolvere inoltre anche agli importanti compiti di carattere statistico che sono indispensabili per una esatta

valutazione dei problemi relativi ai trasporti autostradali ».

Nell'altra Camera l'onorevole Perrone Capano ha presentato un ordine del giorno che è stato accettato dal Ministro come raccomandazione. L'ordine del giorno Perrone Capano dice: « La Camera, considerato che l'E.A.M. adempie tuttora vantaggiosamente alle funzioni di carattere permanente di cui all'articolo 1 della legge 30 giugno 1935, n. 1349; che in vista della proposta di legge di iniziativa parlamentare con la quale si propugna la costituzione dell'Ente nazionale per la motorizzazione, il quale dovrà comprendere tutti i relativi servizi, disciplinandoli con organicità di norme, snellimento di procedura, unificazione di uffici e sensibile risparmio di spese, non appare utile la ventilata soppressione dell'E.A.M.; che appare opportuno non solo non aggravare il già preoccupante problema della disoccupazione con il licenziamento degli attuali 709 funzionari dell'E.A.M., ma che, principalmente, non appare conveniente disperdere una preparata e competente categoria di funzionari che sarebbe difficilmente possibile ricostituire, in quel qualunque nuovo Ente, preesistente o da costituire per i servizi e le attribuzioni oggi espletate dall'E.A.M., invita il Governo a non sopprimere l'E.A.M. lasciando ad esso le funzioni attuali sino a quanto il Parlamento non avrà deciso sulla proposta di legge per la creazione dell'Ente nazionale per la motorizzazione ».

Un ordine del giorno analogo è stato presentato dall'onorevole De Maria; esso è del seguente tenore:

« La Camera, considerato lo stato di disagio amministrativo in cui versano le ferrovie dello Stato e le categorie degli autotrasporti di merce derivante da mancata intesa fra i due settori ed in particolare dalla deficiente e caotica regolamentazione legislativa in atto per gli autotrasporti, ritenuto estremamente dannoso alla economia dei traffici il frazionamento delle competenze amministrative, regolate da numerosi uffici ed enti diversi;

considerato che l'Ente autotrasporto merci (E.A.M.) ha realizzato il principio di una stretta collaborazione tra Amministrazione statale ed autotrasportatori e che attualmente è l'unico attrezzato per rappresentare unitariamente gli interessi dell'autotrasporto, nella attuazione del coordinamento fra strada e rotaia, da realizzarsi a cura del Ministero dei trasporti;

convinta che dalla esperienza positiva dell'Ente e dalla sua attrezzatura non si debba prescindere per la creazione dell'Ente unico che realizzi coordinamento, unificazione e snellimento dei servizi, invita il Governo:

a) ad attuare prontamente l'auspicato coordinamento fra strada e rotaia;

b) a provvedere all'unificazione della legislazione ed allo snellimento dei servizi amministrativi;

c) a non prendere iniziative di modificazione o soppressione di enti od organizzazioni operanti nel settore dell'autotrasporto, prima che si proceda da parte del Parlamento all'esame ed alla deliberazione sul progetto d'iniziativa parlamentare di prossima presentazione, portante la tanto auspicata unificazione ».

C'è di più: la stessa maggioranza parlamentare alla Camera dei deputati ha respinto l'ordine del giorno Reggio D'Aci nella parte riguardante la messa in liquidazione di enti che « nel settore dei trasporti hanno ormai esaurito ogni compito in quanto creati per contingenze particolari del periodo bellico », intendendosi riferire appunto all'E.A.M. Ma qui, nella nostra Assemblea, sia da parte del relatore sia da parte del collega onorevole Tommasini che proviene dal personale delle ferrovie e che ha particolare competenza in questa materia, si sono fatte affermazioni apodittiche che vanno modificate. Questo è il motivo per cui mi permetto indugiarmi su tali argomenti. Sia il collega Panetti, relatore, sia il collega Tommasini, hanno categoricamente affermato che l'E.A.M. ha esaurito i suoi compiti. E poichè ho ricordato quello che l'allora Ministro Corbellini pensava pochi mesi fa a proposito dell'E.A.M., mi permetto di richiamare la vostra attenzione sull'articolo 3 della legge istitutiva dell'E.A.M. che dice: « È istituito un nuovo Ente per trasporti merci dotato di personalità giuridica di diritto pubblico sottoposto alla vigilanza del Ministero dei trasporti ecc. » e più oltre aggiunge che a questo ente è affidato il compito di « assicurare quanto necessario con

accordi di competenti organi del Ministero del commercio, per quanto riguarda l'esecuzione di trasporti per necessità e interessi del Paese; inoltre esso può svolgere compiti assistenziali in materia di strasporti di cose e compilare statistiche sui medesimi, oltre che espletare quelle altre analoghe mansioni che gli venissero affidate dal Ministero dei trasporti ». Si può dire che le contingenze di guerra che avevano suggerito la istituzione dell'E.A.M. sono passate, per quanto si riferisce solo alla prima parte dell'articolo 3, perchè oggi ci sono autotrasporti e ci sono ferrovie in efficienza. Ma tutte le altre funzioni attribuite per legge all'E.A.M. sono funzioni non a carattere contingente ma a carattere permanente.

Compilare statistiche sui trasporti è cosa che interessa tutti i momenti e non solo la contingenza della guerra. Questo è stato riconosciuto dalla stessa amministrazione delle ferrovie ed ho ricordato testè che il Ministro Corbellini diceva che se non ci fosse un organismo di questo genere lo dovremmo creare. Ed allora, se c'è, perchè distruggerlo? Comunque noi diciamo che dal momento che c'è, dal momento che non si possono fare addebiti alla sua gestione, dal momento che è utile che esplichi la sua attività, manteniamolo in efficienza almeno fin quando non sarà approvata dalle Camere la regolamentazione sul coordinamento delle attività, secondo la proposta di legge già in discussione alla Camera dei deputati e che poi verrà anche qui, avente per oggetto: « Unificazione dei servizi amministrativi relativi alla circolazione e all'esercizio degli autotrasporti »

Concludendo mi auguro che il Ministro ci dia assicurazione del mantenimento in vita dell'E A M. almeno fin quando non sarà assicurato il coordinamento dei servizi di trasporto.

PRESIDENTE Segue un ordine del giorno dei senatori Picchiotti e Barbareschi, così formulato:

« Il Senato, constatati i gravissimi intralci recati alla libera circolazione dai passaggi a livello in genere ed in specie da quelli intersecanti le vie nazionali e posti in vicinanza di centri e città di traffico intenso,

fa voti perchè sia provveduto al più presto alla rimozione di tali inconvenienti ».

Ha facoltà di parlare il senatore Picchiotti.

PICCHIOTTI. Signor Ministro, onorevoli colleghi, per gli statici ed i sedentari, questo mio ordine del giorno non ha nessun significato Ma per coloro che sono i peripatetici obbligati e per coloro che debbono viaggiare esso ha un interesse preciso. Spesse volte avviene che in un traffico intenso sulle strade nazionali vicine a centri urbani la viabilità sia fermata per trentacinque o quaranta minuti, anche nelle ore canicolari, davanti ad un passaggio a livello, nell'attesa che un macchinista faccia manovra proprio davanti alle barriere, provocando un congestionamento del traffico che diviene preoccupante. Ognuno di noi che viaggia può vedere pedoni, ciclisti, automobilisti fermi ad attendere che il traffico finalmente possa muoversi e smistarsi. È chiaro che la bacchetta magica per risolvere questo problema improvvisamente e in tutti i passaggi a livello non esiste; ma perlomeno per i passaggi a livello, vicini a centri urbani su strade nazionali a traffico intenso, bisognerebbe decidersi ad apportare un rimedio. In questo senso in Svizzera si è già operato felicemente perchè a Baden, dove passano 365 treni al giorno, non si sosta più di trenta secondi, per una felice conciliazione fra strada e ferrovia. Ritengo perciò che sia impossibile continuare in questo stato di cose, perchè ogni giorno le voci — certamente non carezzevoli — giungono agli orecchi di tutti e dovrebbero essere ascoltate. Mi pare quindi che questo ordine del giorno, che chiama il Ministro e il Governo a risolvere questo problema, non sia una cosa indifferente, perchè raccoglie l'eco di quanti dolorosamente debbono camminare nelle strade e, specialmente, in quelle nazionali. Ed è questa voce che deve arrivare quanto prima agli orecchi e più ancora alla coscienza dell'onorevole Ministro.

Rilevo che questa è una voce che ha la sigla dell'urgenza: prima si provveda ai passaggi a livello sulle vie nazionali e vicini ai centri urbani e poi agli altri passaggi a livello; ma è urgente che qualcosa sia fatto in questo senso affinchè si giunga all'alleviamento del traffico onde ottenere quella snellezza che oggi occorre sulle strade nazionali e su tutte le strade della nostra Italia.

PRESIDENTE Segue un ordine del giorno dei senatori Bosco, Caso e Piscitelli:

« Il Senato, ricordando gli impegni ripetuta-

mente assunti dal Governo per la ricostruzione del tronco ferroviario Piedimonte d'Alife-Santa Maria Capua Vetere, invita il Governo stesso a dare inizio ai lavori nel corrente anno ».

Il senatore Bosco, pur mantenendolo, ha rinunziato a svolgere il suo ordine del giorno.

Segue quindi l'ordine del giorno dei senatori Carrara, Elia, De Luca e Magli, così formulato:

« Il Senato, considerato che la linea Fabriano-Urbino-Pesaro è già ricostruita nei tratti Fabriano-Pergola e Pesaro-Fossombrone e che alcune importanti opere sono state compiute anche nel tratto Fermignano-Urbino; poichè tale ricostruzione risponde a urgenti necessità attinenti alla economia della zona e alla vita della popolazione, invita il Governo a provvedere a tale ricostruzione ».

Ha facoltà di parlare il senatore Carrara.

CARRARA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, una delle linee ferroviarie più belle e suggestive della regione marchigiana è quella che da Fabriano, attraverso Urbino, va a Pesaro. Tale ferrovia, che attraversa plaghe di grandissima importanza sia per la produzione agraria sia anche per la produzione industriale è stata distrutta dalla guerra. Sono stati ricostruiti, e sono in esercizio, solo i due tronchi terminali; quello iniziale che da Fabriano va a Pergola e quello finale che da Fossombrone va a Pesaro. La situazione di questi tronconi, che si muovono incompostamente senza alcun adeguamento e soddisfazione per quelle che sono le necessità produttive dell'interno della zona, è quanto di più disorganico si possa immaginare. Invoco dal Senato un voto che impegni il Governo a completare la ricostruzione di questa linea, tanto più che anche nella parte centrale, e cioè nel tratto fra Fermignano e Urbino, sono state eseguite opere di viadotto di grande rilievo economico.

Teniamo poi presente la città di Urbino; città di notevole interesse sotto tutti gli aspetti: centro universitario, centro turistico, che non ha alcun legame ferroviario, perchè, come dicevo, un tronco della ferrovia si arresta a Pergola e l'altra parte si ferma a Fossombrone, lasciando completamente fuori di ogni possibilità di collegamento la città centrale, che offre notevolissimo interesse sotto tutti gli aspetti.

Invoco davvero con tutto il cuore dal Senato un voto che impegni il Governo a completare la costruzione di questa ferrovia.

PRESIDENTE. Segue un ordine del giorno dei senatori Vigiani e Braschi, i quali hanno dichiarato di mantenerlo pur rinunciando a svolgerlo. Esso è così formulato:

« Il Senato, ritenuta la necessità urgente di completare e ripristinare il collegamento ferroviario fra la Romagna e la Toscana interessante il collegamento tra il Tirreno e l'Adriatico, constatato che la ricostruzione della ferrovia Faenza-Firenze è rimasta ferma e interrotta da oltre un anno con gravissimo danno delle popolazioni e delle zone interessate, con pregiudizio anche delle opere compiute;

invita e impegna il Governo a riprendere sollecitamente i lavori e a completare nel più breve termine possibile la ricostruzione della linea distrutta da eventi bellici, quale giusto riconoscimento alle necessità di vita della zona e quale premio ai sacrifici che quelle popolazioni affrontarono in uno dei più tragici momenti della nostra storia ».

Segue un ordine del giorno del senatore Di Rocco così formulato:

« Il Senato invita il Ministro dei trasporti a disporre la sollecita costruzione delle opere di ampliamento dei due scali di Caltanissetta Centrale e Caltanissetta Xirbi per consentire una normale celerità nel traffico delle merci soggette, in atto, a lunghe e dispendiose soste per l'insufficienza dei piazzali di carico e scarico nei predetti due scali ».

Ha facoltà di parlare il senatore Di Rocco.

DI ROCCO. Onorevoli colleghi, l'ordine del giorno investe un problema in verità molto modesto nel quadro del bilancio del Ministero dei trasporti, ma che ha notevole importanza per le zone a cui si riferisce.

Il traffico delle merci, a cui sono direttamente interessate la provincia di Caltanissetta e il suo capoluogo, in atto, si svolge in

un tempo che è al di sotto di quello normalmente richiesto, e assolutamente inadeguato allo sviluppo commerciale sempre in aumento della importante zona suddetta.

Sono difatti insistenti e pressanti le lamentele degli operatori, e dello stesso personale ferroviario, perchè le aree dei piazzali di carico comprensivi dei binari tronchi per l'imposta zione dei carri nei due impianti di Caltanissetta Centrale e Caltanissetta Xirbi si dimostrano insufficienti alla necessaria celerità del maneggio delle merci.

In tali condizioni, gli interessati sono costretti a lunghi turni per lo scarico dei vagoni e a frequenti soste con relativo aggravio finanziario. Per ovviare a questo disagio non si chiedono grandi opere, ma soltanto l'ampliamento dei piazzali delle due stazioni che interessano l'economia della zona.

So che questi modestissimi lavori sono allo studio, e mi risulta che il Ministero dei trasporti, fin dallo scorso autunno, ha approvato la costruzione di due binari tronchi nello scalo di Caltanissetta-Xirbi. Successivamente, il compartimento ferroviario di Palermo comunicò di avere considerato di preminente importanza la costruzione di due binari tronchi e la formazione di un piazzale di carico e scarico diretto, nello scalo di Caltanissetta Centrale.

Faccio rilevare la discordanza delle due comunicazioni e il danno che conseguirebbe da una soluzione parziale del problema, danno nel senso che si sosterrebbe una spesa senza concludere nulla. I due impianti, Caltanissetta -Centrale e Caltanissetta-Xirbi, per quanto concerne il traffico ferroviario di Caltanissetta si integrano a vicenda e se uno di essi è scarsamente efficiente, l'altro inevitabilmente si rende pochissimo funzionante. Bisognerà perciò attuare simultaneamente le due determinazioni, quella del Ministero e l'altra del Compartimento di Palermo.

La risoluzione del problema è urgente e per questo prego l'onorevole Ministro di volere accettare il mio ordine del giorno disponendo che si metta mano ai lavori in entrambi gli scali, per eliminare uno stato di cose fortemente pregiudizievole agli interessi commerciali di una popolosa e laboriosa provincia.

PRESIDENTE. I senatori Lepore, Caso, Bosco Lucarelli e Venditti hanno presentato un ordine del giorno così formulato:

« Il Senato, premesso che, in sede di discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1949-1950, venne accettato dal Governo ed approvato un ordine del giorno con il quale si raccomandava che la variante del collegamento ferroviario tra Telese e Caianello — già approvata dal Consiglio superiore dei lavori pubblici — dovesse far parte del programma generale delle ferrovie dell'Italia meridionale;

rilevato che la suddetta variante è stata anche approvata dalla Commissione per lo studio del piano regolatore delle Ferrovie e rappresenta la più sollecita ed economica soluzione delle più rapide comunicazioni tra Roma e le Puglie;

ritenuto che la già decisa elettrificazione e il conseguente potenziamento della linea Roma-Cassino, cui il progetto della variante è collegato, risolve la premessa all'attuazione ed all'esecuzione dello stesso e che la costruzione della nuova linea è indispensabile ed urgente;

invita il Governo a comprenderne l'esecuzione nel piano E.R.P. relativo alla ricostruzione delle ferrovie meridionali per il corrente esercizio ».

Il senatore Lepore ha dichiarato di mantenerlo pur rinunciando a svolgerlo.

Dovendo il Senato riunirsi in seduta segreta, il seguito di questa discussione è rinviato alla seduta antimeridiana di martedì prossimo.

Annunzio di interrogazioni.

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

MERLIN ANGELINA, *segretario*:

Ai Ministri di grazia e giustizia e dell'interno, perchè vogliano dar ragione:

a) il primo: dell'autorizzazione a procedere concessa a carico del Sindaco di Ferradina (Matera) sig. Vincenzo Tota, imputato dei reati previsti dagli articoli 595 e 621 C.P. per avere in un pubblico comizio citato il caso di un contribuen-

te che aveva ottenuto dalla Giunta Provinciale Amministrativa l'annullamento dell'imposta di famiglia accertata nei suoi confronti, adducendo di essere già iscritto, per la stessa imposta, nei ruoli del Comune di Napoli, cosa poi risultata falsa;

b) il secondo: del decreto con cui il Prefetto di Matera, sulla base del suindicato procedimento penale (istruito col rito sommario), ha sospeso il detto sindaco dalle sue funzioni prima che il Presidente del Tribunale emettesse il decreto di citazione a comparire all'udienza, violando così chiaramente il tassativo disposto dell'articolo 149 della legge comunale e provinciale del 1915 (1307).

MILILLO.

Al Ministero dei trasporti, per conoscere a quali criteri si ispiri la sua politica — di concerto con quella del Ministro dell'industria — per una più adeguata e crescente utilizzazione delle forze geotermiche di Larderello, e, più precisamente:

a) se non ritenga sia giunto il momento propizio di riscattare ed avocare al patrimonio delle ferrovie dello Stato le residue azioni intestate alla famiglia Ginori notoriamente avversa ad una coraggiosa politica di piena utilizzazione della energia sprigionatasi dai soffioni boraciferi;

b) se non ritenga urgente e conveniente procedere alla istallazione di altri gruppi motori per la trasformazione dell'energia meccanica dei soffioni attivi e di quelli che si potrebbero attivare con nuove trivellazioni, in energia elettrica, tanto necessaria per le nostre industrie e principalmente per le nostre ferrovie;

c) se non stimi doveroso promuovere, di concerto col Ministro dei lavori pubblici, la costruzione di strade di accesso a Larderello dalle finitime provincie di Siena e Grosseto, sia per il trasporto del materiale prodotto, sia per facilitare il sorgere di industrie ausiliarie che usufruirebbero sia delle acque calde, sia della energia meccanica che permanentemente si sprigiona dal sottosuolo e di quella elettrica la cui produzione potrebbe e dovrebbe accrescersi fortemente;

d) se infine non ritenga doveroso promuovere, in luogo adatto, la costruzione di moderne abitazioni e di istallazioni igienico sanitarie e scolastiche necessarie ai lavoratori di Larderello ed alle loro famiglie (1308).

BIBOLOTTI.

Ai Ministri della marina mercantile e degli affari esteri, per conoscere le ragioni per cui, contrariamente a quanto disposto dall'articolo 15 della Convenzione fiduciaria per il territorio della Somalia sotto amministrazione italiana, si ritenga valido l'articolo 5 del regio decreto-legge 7 dicembre 1936, n. 2081 tanto da affidare, per il trasporto di merci e persone per conto della A.F.I.S., il monopolio ad una Società sovvenzionata, rifiutandosi i servizi offerti da altra linea libera a condizioni più vantaggiose.

Per conoscere anche le ragioni per cui, pur ammesso e non concesso che resti in vigore l'articolo 5 suddetto, non si sia neppure concessa la deroga, dallo stesso articolo prevista, che avrebbe risolto disagi ed evitato danni per il ritardo di viaggi che la Società sovvenzionata non ha potuto effettuare nei termini utili (1309).

BORROMEO.

Ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia, per conoscere la loro opinione circa la legittimità o meno del divieto di affissione opposto l'11 luglio 1950 dal nuovo questore di Mantova dottor Flores ad un manifesto del Comitato partigiani della pace, con una motivazione che praticamente priva i cittadini e le loro associazioni del diritto di esprimere sugli avvenimenti di Corea opinioni che non siano conformi con quelle dei Governi italiano e americano, calpestando così con inaudita disinvoltura ogni più elementare principio e prassi democratica (1310).

MENOTTI.

Ai Ministri dell'interno e del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se ritengano compatibile con la legge costituzionale e con un sano costume democratico che, con esplicite richieste e con pressioni, si inducono indiscriminatamente gli operai di determinate aziende a consegnare la carta d'identità o una fotografia, dichiaratamente ad uso della polizia, la quale — come è legittimo supporre — se ne servirà per i propri schedari. Ciò avviene nella provincia di Mantova e sembra all'interrogante che il fatto sia così grave da richiedere un immediato intervento per far cessare un tale intollerabile e scandaloso abuso (1311).

MENOTTI.

Al Ministro dell'interno, perchè voglia spiegare se non ritenga contrarie alla retta interpreta-

zione delle leggi vigenti ed esorbitanti dai poteri di un prefetto, le misure di destituzione del sindaco di San Benedetto Po (Mantova) e l'invio in quel Comune di un commissario prefettizio per il solo fatto che il predetto sindaco (esponente capace di un'amministrazione universalmente riconosciuta attiva, impeccabile sotto ogni punto di vista, fra le migliori di tutta la provincia), si è reso « colpevole » di aver diffuso il giornale del partito al quale si onora di appartenere e del quale intende essere — pur ricoprendo una carica pubblica — un militante attivo (1312).

MENOTTI.

Interrogazione con richiesta di risposta scritta.

Al Ministro dei lavori pubblici: perchè voglia dare disposizioni a che gli uffici competenti facciano pervenire copia della relazione redatta dall'Ente Autonomo dell'Acquedotto pugliese sullo stato di efficienza degli acquedotti lucani e sul complesso delle opere occorrenti per le loro sistemazioni (1261).

MILILLO.

Per lo svolgimento di alcune interrogazioni.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il senatore De Luca ha chiesto la dichiarazione di urgenza per la sua interrogazione al Ministro dell'agricoltura, relativa alla campagna agraria e ai prezzi fatti dalla speculazione con danno grave per i produttori (1303). Avvalendomi della facoltà conferita al Presidente dall'articolo 103 del Regolamento, dichiaro urgente l'interrogazione: per dare tempo al Ministro di esaminarla ne fisso lo svolgimento per martedì prossimo.

MACRELLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MACRELLI. Fermo restando l'ordine del giorno di domani, ricordo di aver presentato una interrogazione con carattere di urgenza per conoscere quali provvedimenti ha adottato il Governo in seguito al nubifragio che ha sconvolto la terra romagnola (1301).

PRESIDENTE. Se lei insiste, ne posso dichiarare l'urgenza e farla iscrivere all'ordine del giorno di martedì.

MACRELLI. Dichiaro di insistere nella mia richiesta.

PRESIDENTE. Resta dunque stabilito che anche questa interrogazione sarà posta all'ordine del giorno della seduta di martedì prossimo.

Domani seduta pubblica alle ore 9 con il seguente ordine del giorno:

Interrogazioni.

La seduta è tolta (ore 19,30).

Dott CARLO DE ALBERTI
Direttore dell'Ufficio dei Resoconti