

DLXXVIII. SEDUTA

VENERDÌ 9 FEBBRAIO 1951

(Seduta antimeridiana)

Presidenza del Vice Presidente ZOLI

INDICE

Disegno di legge (Trasmissione)	Pag. 22625
Disegno di legge d'iniziativa parlamentare (Presentazione):	
LABRIOLA	22625
Disegno di legge: « Provvedimenti per l'esercizio e per il potenziamento di ferrovie ed altre linee di trasporto concesse all'industria privata » (1065) (Discussione):	
AZARA	22626
OGGIANO	22628
RIZZO Giambattista	22634

La seduta è aperta alle ore 11.

CERMENATI, *Segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Trasmissione di disegno di legge.

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

« Modifica dell'articolo 10 del decreto legislativo 13 dicembre 1946, n. 569, concernente provvedimenti per i segretari comunali della pro-

vincia di Bolzano » (884-B), approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati.

Questo disegno di legge seguirà il corso stabilito dal Regolamento.

Presentazione di disegno di legge di iniziativa parlamentare.

PRESIDENTE. Informo che i senatori Porzio e Labriola hanno presentato il disegno di legge: « Provvedimenti speciali per la città di Napoli » (1518).

Questo disegno di legge seguirà il corso stabilito dal Regolamento.

LABRIOLA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LABRIOLA. Onorevole Presidente, credo che il disegno di legge presentato dal senatore Porzio e da me non possa essere deferito all'esame di nessuna delle Commissioni esistenti. Dovrebbe perciò nominarsi una Commissione speciale, ed io vorrei fare la proposta che fosse appunto nominata questa Commissione speciale per l'esame del disegno di legge. Naturalmente sarà la Presidenza, io penso, a doverne indicare i componenti.

PRESIDENTE. Come il Senato ha sentito, il senatore Labriola ha chiesto che, a norma dell'articolo 22 del Regolamento, venga nominata una Commissione speciale per l'esame del di-

segno di legge, presentato dallo stesso senatore Labriola e dal senatore Porzio, concernente provvedimenti speciali per la città di Napoli.

Pongo in votazione tale richiesta. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata).

In una delle prossime sedute la Presidenza comunicherà al Senato la composizione di questa Commissione speciale.

Discussione del disegno di legge: « Provvedimenti per l'esercizio e per il potenziamento di ferrovie ed altre linee di trasporto concesse all'industria privata » (1065).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Provvedimenti per l'esercizio e per il potenziamento di ferrovie ed altre linee di trasporto concesse all'industria privata ».

Prego il senatore segretario di darne lettura.

CERMENATI, *Segretario*, legge lo stampato numero 1065.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Primo iscritto a parlare è il senatore Azara. Ne ha facoltà.

AZARA. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, intervengo in questa discussione molto brevemente perchè la legge viene a toccare gli interessi della Sardegna ed anche di altre zone depresse. Le ipotesi di applicazione della legge sono due: e sono ora ben chiaramente delineate nel testo della legge e nella relazione. La prima riguarda quelle ferrovie, tramvie ecc., che sono divenute antieconomiche, non per mancanza di utenti, ma solo per l'alto costo di esercizio. La seconda invece riguarda quelle altre ferrovie che sin dall'inizio si sapeva molto bene che sarebbero state antieconomiche, che tuttavia sono state costruite per considerazioni imposte per ragioni di indole morale, politica, economica, connesse con la attività agricola, industriale, culturale di determinate zone e con la loro situazione geografica.

Per la prima ipotesi, *nulla quaestio*. La legge corrisponde perfettamente, così come corrisponde la formula e la misura dell'intervento finanziario dello Stato. Circa la seconda ipotesi, è scritto molto bene nel testo della relazione mi-

nisteriale alla pagina 2: « In tal caso è da escludere ogni possibilità di soppressione del mezzo di trasporto e degli impianti fissi, perchè anche a prescindere che le popolazioni non vi si adatterebbero e la contrasterebbero con ogni vigore, si correrebbe il rischio di compromettere o di arrestare lo sviluppo di regioni, specie di quelle meno provviste di risorse, che nella ferrovia e nella tramvia trovano il primo e più economico mezzo per i collegamenti con i centri urbani e con quelli di lavoro e per gli sbocchi alla produzione ». Sono queste auree parole che, messe in collegamento con gli articoli 1 e 5 del disegno di legge ministeriale, ci rivelano però subito che sono corrispondenti a buone intenzioni delle quali è lastricata quella tale via che noi abbiamo tutti orrore di percorrere. Dal piano finanziario, infatti, stabilito dall'articolo 5 del testo ministeriale, risulta certamente lo sbilancio che è sempre esistito fin dalle origini, sbilancio superiore alla somma di concorsi, di sovvenzioni concepibili in base alla legge. Tali linee, quindi, sarebbero inevitabilmente antieconomiche, non potrebbero beneficiare delle disposizioni dell'articolo 2 e sarebbero perciò inevitabilmente sopresse. Si arriverebbe all'assurda conseguenza che, mentre nella relazione si proclama l'impossibilità della soppressione di queste linee per ragioni di moralità sociale, di fatto queste stesse linee verrebbero destinate fin da questo momento a scomparire. In Sardegna qualche società, considerando come se fosse in vigore la legge che noi andiamo discutendo e volendo propinare alle popolazioni l'amaro calice a sorso a sorso, ha già cominciato a sopprimere alcune coppie di treni.

Ora bisogna tener presente che, con questa soppressione di treni, sono stati creati disagi e danni gravissimi per quei poveri montanari che, sentendo parlare di provvedimenti di favore per le zone depresse — e posso assicurarvi che quelle alle quali mi interesse sono tra le più depresse — avevano aperto il cuore alla speranza ed ora si trovano in angoscia, perchè credono di non essere stati considerati, di essere anzi stati defraudati, onde sono portati ad ascoltare con favore interessati suggerimenti non di rispettoso ossequio alla legge e all'ordine pubblico.

Mi dispenso dal leggervi qualche lettera che mi è pervenuta o anche dal riferirvi parole che sono state dette con cuore molto addolorato da

povera gente, che dice quello che veramente ha nel cuore.

Onorevoli colleghi, lo Stato non può agire come un qualsiasi industriale o peggio come un qualsiasi speculatore. Lo Stato ha finalità di interesse pubblico e di benessere sociale e, per soddisfare tali esigenze, tutti i cittadini hanno il dovere di compiere dei sacrifici, anche se da tali sacrifici non deriveranno vantaggi economici. Che la soppressione di tali ferrovie possa essere desiderata da qualcuna delle società concessionarie, è logico. I concessionari, infatti, non si accontentano dei piccoli guadagni, ma vorrebbero — e dal loro punto di vista possono avere anche ragione — procurarsi vantaggi sempre maggiori e credono di non avere il dovere, come noi crediamo che dovrebbero avere, di preoccuparsi di coloro che dovrebbero usare delle piccole ferrovie e che viceversa sono costretti ad andare qualche volta a piedi perchè, in certe zone, mancano le strade fino al punto che non c'è possibilità di transito neanche per un traino a cavalli o a buoi. Conosco bene tali ferrovie, perchè nel mio collegio, se ne trovano due, le linee Tempio Monti e Luras Palau. Queste ferrovie sono servite da trenini che sono sempre gli stessi da sessant'anni a questa parte, con locomotive antidiluviane, che farebbero ridere qualche continentale. Particolarmente se fosse del Nord — dove vi è una rete stradale e ferroviaria meravigliosa della quale, come italiani, dobbiamo essere orgogliosi — se una volta venisse in Sardegna si dovrebbe fermare a guardare questi trenini che si arrampicano sulle montagne sbuffando e ansimando e poi si precipitano rotolando e schiocchiolando per i tornanti nelle vallate, in modo da far soffrire il mal di mare.

Ora, in queste condizioni, se si approvasse davvero il progetto originario, che è stato presentato alla Camera e che fortunatamente è stato modificato dalla Commissione, ci troveremo in una situazione di gravissimo disagio, direi in una situazione di impossibilità di vita. Dovete considerare che la popolazione che si serve di questi trenini è, nella quasi totalità, composta di pastori aggruppati o sparsi per le campagne e le montagne, o di piccoli coltivatori. Tutta gente del popolo, insomma, che non ha altro mezzo di comunicazione con i centri che queste ferrovie, che vede come un faro di

civiltà, in quanto esse sono l'unico veicolo per avviarsi verso la civiltà. Il sopprimere tali ferrovie, siccome non vi sono strade vicine che possano supplire, equivarrebbe a ricacciare questa gente indietro verso l'inciviltà.

Noi sosteniamo qui che il nostro Stato ha diritto di portare la civiltà in lontane regioni, ma abbiamo pure il diritto di dire che questa civiltà deve essere portata anche in zone interne, che sono in stato di depressione, e che non si deve permettere che tale depressione aumenti tanto da equiparare addirittura queste nostre piccole zone a quelle altre lontane, che invece finiscono per trovarsi quasi in condizioni migliori.

Si parla di sostituzione delle linee ferroviarie con le linee automobilistiche. È un'idea buona — per quanto io non possa prendere una posizione troppo decisa e consapevole, essendo un profano — ma, se si dimostrasse che ciò viene a vantaggio dello Stato, sarei il primo ad approvarla. Nelle zone, cui io mi riferisco, però, tale sostituzione sarebbe impossibile, in quanto mancano le strade, su cui dovrebbero correre le automobili. Bisognerebbe quindi costruire le strade.

Ed è proprio questa la proposta che faccio: proposta che può sembrare lapalissiana. Mi rivolgo proprio al senatore Corbellini, che conosce molto bene quelle zone e che quindi è un testimone più che un relatore. Il senatore Corbellini ha riscattato nella relazione una piccola colpa del suo passato di Ministro (colpa comune ai Ministri e perdonabile) fissando chiaro nel testo della Commissione e nella relazione che anche queste linee per ora non possono essere soppresse: e che, se si vorranno sopprimere, ciò dovrà esser fatto per legge. E, quando saranno proposte disposizioni legislative di tal genere, faremo sentire alta la nostra voce, se occorrerà.

Qualcuno ha parlato, a questo proposito, di atto di diffidenza verso il Governo. Dichiaro formalmente all'autorevole rappresentante del Governo che, non solo è lontanissimo dalla mia mente questo pensiero, ma che, anzi, voglio confermare in questa occasione la mia fiducia nell'opera governativa, che deve arrivare — e arriverà — fino a questi estremi lembi del territorio nazionale, dove finora, purtroppo non è ancora giunto nessuno. Che vi arriverà, lo dimostrano tutti i provvedimenti, proposti dal

Governo, approvati dal Parlamento e già in corso, in favore delle aree depresse.

Nessuna sfiducia, dunque, al Governo e al potere esecutivo, ma un avvertimento, perchè si proceda coi piedi di piombo quando si tratta di questioni di questo genere e di regioni di questo tipo. Credo che se si farà così si giungerà a buon porto.

Vorrei ora sottoporre all'attenzione dei colleghi un'idea che è sorta nella mia mente e di cui non so dire se sia tecnicamente attuabile, ma che potrà essere ben valutata e considerata dal rappresentante del Governo e dal relatore, che sono entrambi appunto dei valenti tecnici: mi chiedo se non sia possibile, per queste piccole ferrovie della Sardegna, operare un coordinamento con le linee principali, sì da creare un sistema interdipendente. Allora non ci saranno più tutte le difficoltà che oggi si incontrano nel provvedere a piccoli settori staccati tra loro. Facciamo un esempio: la questione della mancanza di carbone. Ce n'era nelle ultime settimane per le ferrovie principali, ma non era sufficiente anche alle secondarie; se, viceversa, fosse esistito un sistema coordinato di linee, si sarebbero evitate disfunzioni e il servizio generale ne avrebbe beneficiato.

Credo, perciò, che, approvando il disegno di legge nel testo proposto dalla Commissione, renderemo tranquilli non soltanto gli appartenenti al personale ferroviario, che vedranno fugati i timori di restare senza lavoro, ma anche tanti contadini, tanti pastori, tanti umili lavoratori che vivono sparsi nei campi e che vivono in stato d'ansia nel timore di restare tagliati del tutto dal resto del mondo. (*Applausi dal centro-destra*).

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

OGGIANO. Onorevoli senatori, consentite anche a me di intervenire nella discussione anche se molto di quello che intendevo dire è stato bellamente ed incisivamente detto dal senatore Azara; ma un rappresentante come me della Sardegna si trova in una particolare situazione di intranquillità, che è determinata dall'esame di questo progetto. È un progetto questo che può sembrare ottimo, ispirato al proposito del Governo di rimediare a molti mali; ma è un progetto a mio modo di vedere pericoloso. Vi sono dei punti che considero con molta preoccupazione e che definisco gravi.

Per tenermi ad una esposizione un po' ordinata vorrei elencarvi questi punti. C'è una riserva da parte del Governo all'articolo 1 del suo progetto. Nell'ultima parte si dice che « sono escluse dall'adeguamento le sovvenzioni relative alle linee o tratti di linea sostituiti o da sostituire per intero con servizi automobilistici ». E c'è una seconda riserva nella prima parte dell'articolo 2, perchè, a proposito di linee che si riterranno utili o necessarie, il Governo dice che si riferirà al fatto che siano di rilevante interesse pubblico.

Ma il riferimento, si capisce, attiene ad una discrezione del solo Governo e null'altro. Non sappiamo quindi in quale senso il Governo ad un certo punto potrà comportarsi relativamente ad alcune linee o a parecchie linee della Sardegna.

C'è poi un altro punto che a mio modo di vedere è ancora più pericoloso ed è quello che trova sede nell'ultima parte dell'articolo 5. Ammesso, secondo il progetto, che si debba passare alla formazione di un piano nel quale siano comprese alcune linee, si prescrive poi che, accertato che vi sia sbilancio nel piano finanziario preparato secondo lo stesso articolo 5, determinate linee potranno essere considerate antieconomiche e non potranno beneficiare delle disposizioni di cui all'articolo 2, il che vuol dire che le linee stesse dovranno essere soppresse.

C'è poi un punto anche più grave e che in un certo senso abbraccia tutti gli altri: quello che trova sede nell'articolo 9. In questo articolo si dice che « i provvedimenti per l'applicazione della presente legge saranno adottati dal Ministro dei trasporti di concerto col Ministro del tesoro, su conforme parere della Commissione interministeriale istituita in applicazione dell'articolo 12 della legge 14 giugno 1949, numero 410 ».

Evidentemente questi punti debbono aver preoccupato perfino la Commissione. Penso che in seno ad essa vi sia stata una discussione forse agitata, perchè non tutti i Commissari saranno stati concordi nell'approvare il progetto. La Commissione quindi ha creduto necessario di introdurre dei temperamenti, tanto che trovo che proprio per il disposto dell'ultima parte dell'articolo 5, da me citata, ha introdotto una modificazione che troviamo nell'articolo 6 del testo della Commissione, stante il fatto che gli

articoli sono stati spostati nell'elencazione, essendo stato introdotto un articolo 1 nuovo.

La Commissione nell'ultima parte dell'articolo 6 presenta il seguente emendamento: « Nel caso di una linea che, su parere della Commissione interministeriale di cui all'articolo 1, venga considerata antieconomica anche applicando i provvedimenti previsti negli articoli 2 e 3 della presente legge, la soppressione della linea stessa dovrà essere autorizzata con apposita legge ». Questo certamente costituisce un progresso rispetto a quanto era stabilito nell'articolo del progetto governativo. Ma con ciò non si è rimediato, o non si è rimediato totalmente, perchè l'articolo 9, secondo me, resta sempre quell'articolo in base al quale il Ministero adotta i provvedimenti soltanto sentito il parere della Commissione interministeriale.

A mio modo di vedere, in concreto, le cose dovrebbero andare in questo modo. Ci sono due cernite, una prima cernita che si fa sulla base della chiarezza assoluta, secondo il parere del Governo, che delle linee non sono economiche nè rispondono a determinati requisiti, e una seconda cernita che è conseguente alla formazione e applicazione dei piani di cui all'articolo 5. Orbene, l'articolo 9 rimane completamente in applicazione, salvo quel temperamento (per l'ultima parte dell'articolo 5) di cui all'articolo 6 del testo della Commissione? A mio modo di vedere sì; a mio modo di vedere, i limiti della competenza del Ministero e della Commissione interministeriale non vengono ad essere modificati che di ben poco; per quello che riguarda la prima scelta, l'arbitrio, scusate il termine, è assoluto, e secondo me non è limitato da niente altro, se non dalla considerazione di ordine politico e sociale, ma vaga ed elastica, che trovo accennata nella relazione che precede il progetto del Governo. Ma su questo punto conto di tornare tra poco.

Orbene, poichè la base fondamentale del progetto è data dalla considerazione che, se vi sono delle linee che non siano più economiche, che non possano più rendere allo Stato quello che si pensa debbano rendere esse vanno soppresse, è evidente che il Governo nel preparare l'elenco delle linee da sopprimere o da mantenere può essere indotto benissimo ad attuare dei principi e delle considerazioni di ordine di bilancio, più che dei principi e considerazioni di ordine sociale e politico.

A queste considerazioni ha già accennato l'onorevole Azara, ma io mi permetto ancora di fermarmi e di accennare ancora a quelli che ritengo punti fondamentali di una valutazione della particolare situazione della Sardegna. I pericoli, dunque, vi sono, e i pericoli li ha avvertiti la Commissione, al punto che, come ho già detto, ha proposto una disposizione correttiva della legge per quanto riguarda le soppressioni delle linee che vengono a risultare in sbilancio dopo l'esperimento. Ma poi la Commissione spiega nella relazione che in definitiva le linee devono essere considerate soprattutto da quel punto di vista, da me già accennato, della possibilità di un utile rendimento economico. Se consideriamo che il senatore Corbellini era al Ministero fino a poco tempo fa, che durante la sua permanenza c'è stato una specie di progetto di soppressione di linee della Sardegna, con la presentazione di piani per l'istituzione di linee automobilistiche, non approvati l'uno e gli altri dalla popolazione sarda, si vede subito che la preoccupazione mia non è senza fondamento. Penso che le parole adoperate nella relazione della Commissione, come quelle della relazione del Governo circa la possibilità od anche la necessità di conservare certe linee, servano, più che ad illustrare una disposizione tranquillante (che non c'è) a temperare l'impressione non buona che si può ricevere dall'esame del progetto e ad escludere l'idea di pericoli; ossia servano a confortare le popolazioni interessate nella fiducia che i loro interessi saranno veramente tutelati. Ma non rassicurano. Perchè questo? Perchè, come dicevo, noi abbiamo i precedenti per quanto riguarda la Sardegna.

Due anni fa si è parlato di soppressione di linee. L'onorevole relatore ricorderà che ha ricevuto, come Ministro, diverse Commissioni, ha ricevuto delle relazioni dalle province, da altri Enti e anche dall'Alto Commissario e dalla Giunta quando esistevano, e successivamente dal Governo della Regione. Ora certamente l'onorevole Corbellini si proponeva di migliorare i servizi della Sardegna e si proponeva di migliorarli soprattutto in relazione allo stato in cui allora versavano. Ma la Sardegna diffidava. Perchè si insiste contro questa richiesta o disegno di soppressione? Una ragione ci doveva e ci deve essere. Non si può pensare che si tratti di un ottuso senso di conservazione dello stato attuale di cose, qualunque esso sia, per inconsulto timo-

re di novità, da parte della popolazione. Invece la popolazione aveva ed ha ragione di temere che così invece di star meglio si finisca per star peggio. E tanto più questo in quanto la politica del Governo, relativamente alle comunicazioni della Sardegna, come relativamente a tutte le questioni nostre, mi sembra che proceda al rovescio, e mi sembra in contrasto con la politica dei Governi di prima. Quale era questa politica? Non ho bisogno di richiamare l'attenzione vostra sul fatto che, unificata l'Italia, si pensò di dare a tutte le regioni, particolarmente alla Sardegna, condizioni di vita possibili, incominciando anzitutto con l'aprire strade e costruire ferrovie. C'era un progetto piuttosto buono (anzi ad un primo progetto se ne sono aggiunti altri) per una rete statale attraverso l'Isola, dal nord al sud, e con linee complementari che dovevano passare si può dire per tutta la Sardegna dall'oriente all'occidente, per parti e zone intermedie, e quasi attorno lungo le coste. Questi progetti hanno incominciato ad avere attuazione, perchè delle linee che hanno collegato non i centri principali soltanto, ma buona parte dei centri dell'Isola, delle linee di questo genere sono state istituite. Il piano avrebbe avuto secondo me pieno compimento se non fosse venuta la guerra libica prima e poi quella europea. Non è che non ci siamo resi conto che lo Stato si sia trovato in condizioni di difficoltà che abbiano impedito l'esecuzione dei progetti, ma devo osservare con una certa amarezza che queste difficoltà non vi sono state per altre regioni ben più provviste che la nostra di mezzi di comunicazione.

La prima guerra mondiale e l'insieme di conseguenti difficoltà in cui si è trovata l'Italia non hanno impedito che l'Italia, con una munificenza sbalorditiva, dotasse di strade belle, lunghe, larghe, di migliaia di chilometri, regioni che non sono affatto italiane; e ne abbiamo visto la costruzione anche in terra africana. Non si eseguivano progetti per la Sardegna e, per ragioni di malinteso prestigio, l'Italia portava le comodità di comunicazione presso gli abissini, i somali e gli eritrei. Se dovessi fare il bilancio fino al 1951 su quello che ha speso l'Italia in quelle terre, su quello che ha dato e su quello che è rimasto perduto, dovrei osservare che è contestato perfino il valore morale di quelle opere compiute dall'Italia, mentre della Sardegna

non ci si è ricordati. La Sardegna ha atteso che venisse ricordata.

E non si può dire che quelle difficoltà cui ho accennato siano esistite od esistano per altre regioni, fortunate, dell'Italia, le quali hanno in gran numero strade e linee, e persino trafori, dappertutto, dove si centuplicano i mezzi di comunicazione senza limitazione di spese.

Io sono un entusiasta delle regioni del Meridione ed in particolare della Campania; quindi quanto dirò non sarà certo detto con spirito di invidia e per senso di egoismo. Ma non c'è un progetto per congiungere Roma con Napoli con una nuova strada che verrà a costare diecine di miliardi, credo, solo perchè abbrevia il percorso attuale di una ventina di chilometri? E non ci sono progetti di costruzione di strade ferrate un po' dappertutto? Orbene, questo mio dire ha una base e una conclusione, ed è che il progetto di legge in esame, se approvato così come è, lasciando al Governo i poteri ivi indicati, poteri di ordine assoluto che possono essere temperati solo dal parere della Commissione interministeriale, quel progetto potrà essere buono per la Lombardia, per il Piemonte, per il Veneto, perchè là fanno a gara gli enti, lo Stato e i privati nel fare beneficiare i cittadini di ogni mezzo di comunicazione, di ogni mezzo di trasporto; e là tutto è per dir così a portata di mano; si tratta di mezzi non solo buoni, ma economici; si tratta solo di scegliere. Penso peraltro che difficilmente, per motivi che non è il caso in questo momento di indicare, in quelle regioni, che sono economicamente più forti e politicamente più potenti, quel progetto di legge avrà una qualche attuazione. Comunque, se pur l'avesse, i cittadini non perderebbero nulla.

Potrei estendere le mie considerazioni sulla Sardegna ad altre regioni d'Italia. Non lo faccio per non invadere il campo dei colleghi che le rappresentano. Però l'amore che io porto, da buon italiano, a queste regioni, mi spinge a spendere una parola per esse. Credo che nessuna regione dell'Italia centrale o meridionale si trovi in condizioni di accettare una legge che lascia solo al Ministro il potere di abolire o mantenere le sue linee. Può darsi che tali regioni si trovino in condizioni migliori della Sardegna, ma potrei anche pensare che qualcuna di esse può contrastare alla Sardegna il primato nella deficienza di mezzi di comunicazione. La mancanza o dif-

ficoltà di comunicazioni in Sardegna incide in una maniera che possiamo chiamare tragica sulle condizioni sociali della regione. Per noi il problema non è semplicemente tecnico ed economico, ma di ordine sociale complesso, perchè la questione delle strade, delle ferrovie, è intimamente legata al progresso della nostra regione, come del resto è legata al progresso di tutte le regioni d'Italia. Lo Stato non può rinunciare ad assolvere i compiti che gli sono stati attribuiti, non deve dimenticare le promesse che ha fatto, la Nazione non deve svergognarsi dimenticando i propri doveri, rinunciando al soddisfacimento dei propri doveri.

Che cosa ha fatto la Nazione italiana da 50 anni a questa parte se non promettere senza mantenere le promesse? Oggi interviene un progetto di legge che può sembrare atto a dotare le regioni meno provviste di buoni servizi ferroviari, di servizi automobilistici che danno l'impressione della celerità, della modernità, del grande movimento, ma non rappresentano spesso se non un progresso fittizio. E come potrà avvenire tutto questo se, per esempio, nella nostra regione mancano le strade, anche quelle secondarie, e le distanze sono talvolta di decine e decine di chilometri tra un abitato e l'altro? La Nazione aveva in passato fatto uno sforzo e non deve seguire una politica a rovescio. Si sono fatti tanti programmi, si è arrivati alla Cassa del Mezzogiorno, ma nulla o ben poco di quanto da noi sperato si è ancora attuato. Bisogna completare e migliorare e costruire di nuovo, non distruggere. Questo progetto di legge può portare alla soppressione di decine di linee nelle regioni che non ne hanno in abbondanza. Per quanto riguarda la Sardegna, una sola che ne venga tolta modifica profondamente la struttura sociale ed economica della regione.

Invito il Governo a tener conto delle mie modeste considerazioni. C'è sempre nei brevi e poco frequenti miei interventi una nota malinconica e forse dolorosa. Non è la nota di uno spirito depresso o di uno che voglia rinunciare a lottare per la sua terra. Non è così. Noi non ci teniamo confinati e relegati al nostro scoglio. Com'è che c'è questa nota? È uno spirito malato, costituzionalmente insoddisfatto che la determina? No, no! Essa è l'espressione del sentimento, del senso di insoddisfazione e di ingiustizia, che è continuamente presente nella popolazione sar-

da, e che se pure non esplode in gravi manifestazioni di piazza, deve essere tenuto presente. Se non esplode così, non è una buona ragione perchè il Governo non si preoccupi e perchè rimandi *sine die* la soluzione dei problemi della Sardegna. Ma potrebbe esplodere...

Parlo al Governo, non allo Stato in astratto, parlo agli italiani che di quando in quando vanno a combattere e a morire fuori della Patria, o a fecondare con il lavoro terre lontane e non pensano che le abbiamo da noi le terre da fecondare, che si può e si deve operare qui, senza andare in Argentina, ad esempio.

CONTI. Andiamo in Somalia!

OGGIANO. Gli italiani potrebbero e dovrebbero da noi dar prova ancora una volta della loro genialità cercando di introdurre nelle povere regioni nostre, che ne hanno bisogno, i tesori della loro preparazione e della loro iniziativa. Invece la Sardegna è messa da una parte e considerata come regione non solo secondaria, nella Nazione, ma quasi staccata. Potrei dire che altre regioni si trovano press'a poco nelle stesse condizioni, non dico per una considerazione preconcetta di chi ha il potere e il dovere di agire per il loro progresso, ma di fatto, per gli effetti che derivano dalla situazione denunciata. Il male quindi è più generale e più grave. Noi non possiamo omettere di rivolgerci continuamente agli italiani incitandoli a lasciare i grandi sogni, che non sono per noi, e direi che non sono utili per nessuna parte d'Italia, ed a guardare al proprio focolare, alle nostre miserie.

Il Governo avrà di quando in quando il plauso da parte dell'opinione pubblica per quello che mostra di voler fare, ma ha anche l'irrisione da parte di visitatori stranieri per quello che non fa. È recente la pubblicazione, in una rivista sarda, di lettere di amici della Sardegna, stranieri, che ancora oggi scrivono sulla trascuratezza secolare in cui è lasciata l'Isola e sul mancato adempimento di promesse sempre fatte. Si scrive quello che si scriveva un secolo fa. Basta seguire, come dicevo, le pubblicazioni che si fanno un po' dappertutto, per accorgersi che della Sardegna tuttora si scrive: la grande abbandonata, la grande sconosciuta, la grande isola dell'Italia, ma sempre sconosciuta. Ma perchè sconosciuta? Perchè deve essere considerata nelle stesse condizioni in cui si trovano certe regioni coloniali?

Torno all'argomento. Dunque il nostro non è un problema di ordine tecnico, è un problema di ordine squisitamente sociale. Qualche collega aggiunge: e morale. Giusto. Anzi moralissimo. Il problema sociale ed anche il problema politico (dico senza anche), i problemi di questa natura io li considero sempre su una base morale. Guai se venga a mancare la base morale! Perchè senza base morale Governo e partiti potranno reggersi solo per un po' di tempo. Mancando la base morale l'uno e gli altri sono destinati a scomparire e saranno dalla storia valutati e classificati per quello che meriteranno.

Dicevo, dunque, che le strade da noi debbono restare. Non rinunziamo a nessuna delle linee che ci sono in Sardegna; desideriamo che vengano completate, e desideriamo che vengano statizzate, le linee ferroviarie. Questa è stata la nostra aspirazione costante. Ma guardate che cosa curiosa: l'isola di Sardegna chiede che le linee vengano statizzate e completate, e il Governo tutto ciò lo trova strano, cioè il Governo che regge in un certo senso i destini della Nazione che deve tutelare gli interessi della Nazione, assicurare il progresso della Nazione, trova strano che la regione chieda al Governo che quello che è proprietà dello Stato rimanga e torni in vera proprietà e disponibilità dello Stato, e cerchi di migliorare le condizioni delle regioni che hanno bisogno. Le linee debbono essere mantenute, statizzate ed in ogni modo migliorate (e tornerò, consentite, tra poco su questo punto). Non si commetta l'errore che è stato già commesso e che mi pare si voglia commettere anche in seno alla Cassa del Mezzogiorno. Non commettete l'errore che le strade o altre provvidenze regionali debbano essere considerate sempre in relazione e in proporzione alla popolazione. La Sardegna ha 24 mila chilometri quadrati di superficie, e se volete adeguare le strade al numero della popolazione bisogna che facciate un'altra cosa: distruggiate i villaggi ed i centri che sono distanti e ne create dei nuovi, tutti vicini, in maniera che sia resa non necessaria l'opera di costruzione di lunghe linee ferroviarie o di lunghe strade. Ma finchè non farete questo (e non credo che ciò sia possibile), il problema delle strade lo dovete affrontare voi del Governo, lo debbono affron-

tare gli italiani tenendo conto della superficie e non della popolazione.

Le strade sono quelle che sono, e non sono costruite o da costruire e mantenere in relazione al bisogno di un cittadino o di parecchi cittadini per sè, bensì in relazione al bisogno in genere di tutti i cittadini e della terra nella quale vivono. Questo particolarmente è il dovere del Governo. È curioso che il Governo, che ha un compito, vi dicevo, di ordine morale, di ordine giuridico, politico e sociale, ad un certo momento voglia prendere il registrino dell'entrata e dell'uscita, e per le scuole, per le ferrovie, per i servizi postali, e per altri servizi, faccia il conto del ragioniere. Non è necessario che io ripeta qui, perchè è stato detto più volte, che questo non è un compito da Governo, ma un compito da ditta commerciale.

Dicevo che la politica seguita fino adesso è tale che porterebbe, se si arrivasse alla soppressione di linee nella Sardegna, proprio a fare andar via di più dalla Sardegna i suoi figli. La Sardegna ha un milione e 250 mila abitanti. Si può pensare che 600 o 700 mila sardi siano fuori della propria terra. A Roma ve ne sono un 30 mila, altrettanti ve ne sono a Torino, Genova e Milano. Quanti ne sono in America, quanti in Australia e sparsi dappertutto, uomini partiti con la speranza del ritorno e che non sono tornati e non ritorneranno più? Quanti fratelli nostri sono tuttora lontani, che pure, dopo l'esperienza dell'emigrazione e del lavoro in terra straniera, vorrebbero tornare, se trovassero adeguate condizioni di vita?

Certamente, se voi sopprimete le linee, renderete meno facili le comunicazioni, quindi meno facile anche l'incremento, il progresso di ordine economico e sociale della regione, e costringerete ancora di più i figli della Sardegna ad emigrare.

Io ho una opinione forse tutta mia particolare, ingenua, se volete, del problema dell'emigrazione. Ho sottomano qui un indirizzo del « Corriere degli italiani » di Buenos Aires, che è stato compilato sotto forma di messaggio al Presidente del Consiglio dal direttore di quel giornale. Penso che i colleghi lo abbiano letto; se non lo avessero fatto, lo facciano, per rendersi conto dello stato degli emigranti, costretti a lasciare nella fame le proprie famiglie,

poveri lavoratori abbandonati a se stessi. Avete un bel dire che ci sono i Consolati, le autorità che li proteggono, i Comitati. Queste cose non le scriverebbe il direttore del « Corriere degli italiani » se non fossero realtà, se non esistesse la vera tragedia di quei lavoratori e delle loro famiglie.

Ebbene, volete continuare nella politica attuale di emigrazione, dell'emigrazione ad esempio per il Belgio, dove soltanto i figli dell'Italia devono scendere nelle gallerie delle miniere e soprattutto i sardi, quando ci vanno, attendono a questo lavoro disumano? Volete voi fomentare l'esodo delle forze migliori del lavoro dall'Italia? Volete favorire tutto ciò quando con provvedimenti, sia pure di natura straordinaria, potete trattenerli in Patria?

Io protesto, protesto in nome della mia terra e di tutti coloro che veramente sono poveri e randagi, perchè hanno diritto a lavorare in casa propria, come lavorano, formandosene in un certo senso un diritto esclusivo, gli abbienti, coloro che stanno bene.

MAZZONI. È un problema di pressione di masse, non di Governo.

OGGIANO. Al microfono non parla in questo momento la massa, ma parlo io. Io quindi esprimo una opinione mia e la esprimo in materia di comunicazioni, facendo presenti gli effetti che essa ha sul fenomeno dell'emigrazione, sulla presenza o meno della popolazione sarda in Sardegna.

Io potrei continuare a rappresentare questo mio stato d'animo di grave preoccupazione. Mi pare però che non sia il caso; mi pare che questo stesso sentimento sia proprio nell'animo di tutti voi che ascoltate.

Di quando in quando, in certe circostanze come questa, c'è da pensare, guardandoci, che proprio la pensiate come la penso io. Il Ministro, il Presidente della Commissione che è stato già Ministro, e quelli fra i senatori che hanno preparazione tecnica può darsi che — in ordine ai pericoli che si prospettano ed alle provvidenze che si chiedono — abbiano dal punto di vista tecnico, e dello sviluppo delle attività sociali o governative, ragionevoli preoccupazioni che li rendono esitanti. Ma non credo che nell'animo non abbiano posto, anche se non dominante, per il sentimento; credo che comprendano e condividano queste apprensioni che

io ho e che cerco di manifestare. Penso che non siate così ostili, voi tutti, penso che gli italiani, seppure è noto che ci dimenticano, di quando in quando si ricordino di noi; e non si ricordino soltanto in occasione di borsa e cattiva retorica, ma sul piano preciso dei doveri da assolvere e dei compiti da esaurire. Io penso a questo. Non attribuisco mai ai nostri fratelli del Continente propositi che non siano di bontà verso di noi. Ma di fatto la situazione nostra è quella che è e di fatto l'abbandono si verifica.

Così finisco, rinunciando a svolgere o toccare altri temi che prima mi sembrava utile toccare e svolgere, ma non senza accennare ad un certo spiacevole fatto. La Sardegna come regione non è mortificata naturalmente, ma si sente mortificata da certi trattamenti. Essa ha l'impulso di avvicinarsi alle altre regioni: tende ad esse le mani, cerca di raggiungerle, cerca di abbracciarle, cerca in un certo senso, con spirito di emulazione, non dico proprio di gareggiare con esse, ma di avvicinarsi. Ebbene, sembra talvolta che tutto il resto d'Italia, quello dei privilegiati, la voglia respingere e voglia dire: ma vai via; non sei dei nostri; ma vai in altra compagnia.

Onorevoli senatori, c'è un'ultima ragione da accennare ed è quell'articolo 13 dello Statuto della Sardegna, secondo il quale il Governo ha il dovere di formulare, d'accordo con la Regione, un piano straordinario di opere e di lavori. E per che cosa? Si è abusato tanto di parole di questo genere, che posso usarne adesso anche io: per la rinascita, per le trasformazioni necessarie al progresso dell'Isola. Quel piano che è già in formazione, se non in completa definizione, quel piano comprende anche le strade ferrate; ma in quel piano a nessun chilometro di strada ferrata si è rinunciato. Signori, questo progetto, applicato come è formulato, potrebbe dare lo sgambetto anche al vero piano di rinascita previsto dall'articolo 13 dello Statuto della Sardegna. Ebbene concludo: considerate con amore di italiani, con senso di dovere di italiani, non dimenticando la storia d'Italia, la storia e i propositi dell'Italia; considerate con amore, come noi consideriamo i problemi del resto d'Italia, i problemi nostri, della Sardegna; veniteci incontro, trovate i temperamenti necessari, togliete a noi l'impressione

che questo progetto può portare all'affossamento delle speranze nostre. Il giorno che questo si verificasse sarebbe veramente un bruttissimo giorno e certo dovrebbe coprirsi di nero il volto dell'Italia. (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Rizzo Giambattista. Ne ha facoltà.

RIZZO GIAMBATTISTA. Onorevoli colleghi, chi in futuro sfoglierà i resoconti delle Assemblee parlamentari post-fasciste rimarrà forse sorpreso e deluso che non si sia mai affrontato, in occasione della discussione di un disegno di legge, il problema (essenziale per il Paese) della politica dei trasporti, e che il Parlamento non abbia segnato, attraverso precise norme legislative, un indirizzo nel campo dei trasporti. Ci sono state, è vero, le discussioni sui bilanci, durante le quali i relatori hanno portato il contributo della loro esperienza e saggezza, i Ministri che si sono succeduti hanno pronunciato discorsi veramente notevoli, ed alcuni oratori (non tutti, perchè parecchi si sono limitati a problemi locali che meglio avrebbero potuto essere prospettati con interrogazioni od interpellanze) si sono sforzati di delineare quella che a loro avviso avrebbe dovuto essere la più razionale politica dei trasporti. Ma, per il carattere stesso di queste discussioni in sede di bilancio, il dibattito ha assunto un carattere piuttosto generico ed alla sua conclusione non è rimasto delineato un preciso e concreto indirizzo di politica legislativa.

Ci sono state poi anche le discussioni davanti le Commissioni legislative; discussioni interessanti alle quali io (che non ho l'onore di far parte della 7^a Commissione permanente dei lavori pubblici, trasporti, poste e marina mercantile) non ho partecipato, ma che ho potuto seguire attraverso i resoconti stenografici. Ma anche tali discussioni, per il carattere stesso limitato del loro oggetto e della loro diffusione, non hanno portato ad un esame completo e non hanno avuto nell'opinione pubblica quella eco che meritavano, in rispondenza anche con i particolari problemi e le specifiche esigenze che si sono manifestati vivacemente nei vari congressi dei trasporti.

Una organica discussione sulla politica dei trasporti si sarebbe potuta fare in occasione dell'esame della legge sul Consiglio superiore dei trasporti, legge che è ora stata presentata

alla Camera dei deputati. Ma la discussione non è stata affrettata, ed a mio avviso opportunamente, perchè, secondo me, è conveniente che a questa legge si giunga eventualmente dopo che siano state discusse e votate altre leggi di attuazione della Costituzione.

La discussione di ordine generale sulla politica dei trasporti potrebbe e dovrebbe essere fatta adesso in occasione del disegno di legge che è sottoposto al nostro esame, che non è, come qualcuno a prima vista potrebbe ritenere, una leggina nel campo dei trasporti ma una legge fondamentale che investe non solo il settore importantissimo dei trasporti terrestri in concessione vincolati ad impianti fissi, ma presuppone anche la soluzione o almeno una chiara visione del problema fondamentale che condiziona la politica dei trasporti terrestri. E ciò perchè in sostanza questa legge sottintende una particolare concezione di quel problema del coordinamento dei trasporti o, come ad altri piace dire, di quel problema di organizzazione dei trasporti che costituisce il punto essenziale di tutte le discussioni in materia.

A tale riguardo vorrei osservare che il problema si può esaminare in se stesso come problema oggettivo di coordinamento e si può esaminare in rapporto al mezzo necessario per giungere a tale coordinamento. L'aver confuso, come qualcuno ha fatto, tali due aspetti del problema ha portato, a mio avviso, a svisare in certi casi il problema stesso con la conseguenza che l'attenzione si è piuttosto polarizzata sul mezzo, sullo strumento, sull'organo con cui si poteva arrivare al coordinamento e si è posto in minor luce l'aspetto più difficile del problema, quello del fine, del coordinamento in se stesso.

Di un Consiglio superiore dei trasporti si parlò, con altri scopi, anche della famosa relazione presentata dal senatore Chimirri a nome della Commissione nominata per l'organizzazione del Ministero dei trasporti nel 1914, quando ancora non esisteva il conflitto strada-rotaia. Ma in ben diverse condizioni il problema è poi ritornato ed è ritornato tanto più insistente quanto più aspra si è fatta la concorrenza tra strada e rotaia. Perchè se è vero che anche i trasporti marittimi ed aerei possono essere coordinati con quelli terrestri, è indubbio che l'essenza del problema del coordinamento de-

riva oggi dalla contrapposizione dei trasporti su strada e quelli su rotaia.

Un organo per il coordinamento è stato invocato, con una unanimità che veramente impressiona, in tutti i congressi dei trasporti. In uno di questi congressi anch'io presentai e feci approvare un ordine del giorno sulla costituzione del Consiglio superiore dei trasporti, però al fine specifico di ricostituire una unità nel sistema dei trasporti nazionali che l'attribuzione di competenze particolari alle Regioni può intaccare.

Il Consiglio dei trasporti è stato poi autorevolmente chiesto anche in sede parlamentare. E poichè parlo davanti al Senato ricorderò soltanto un ordine del giorno che fu accettato dall'allora ministro Corbellini, l'ordine del giorno Paratore-Ruini, che con parole veramente vivaci e decise invocava l'immediata costituzione del Consiglio superiore dei trasporti.

Vi debbo confessare però che oggi io vado verso una più cauta considerazione del problema, cioè ritengo che a questa costituzione del Consiglio dei trasporti, se si arriverà, si dovrà arrivare, anzitutto, senza aspettative di miracoli, le quali derivano dal fatto che il Consiglio superiore dei trasporti è una di quelle idee che sono state chiamate idee « recipienti », dove ognuno può sperare di versare il liquido che crede. Ed è questo il motivo per cui i vari interessi che dovrebbero essere armonizzati lottano per avere, in seno al Consiglio stesso, una prevalenza tale da volgere le deliberazioni a favore di un determinato settore dei trasporti. È chiaro infatti che il Consiglio superiore dei trasporti, secondo che sia costituito in un modo o nell'altro, arriverà a conclusioni diverse per il coordinamento dei trasporti.

Ho detto che non bisogna credere che questo organo di consulenza e di iniziativa legislativa possa essere il toccasana, perchè noi, nella politica dei trasporti, seguiamo sostanzialmente a ruota i francesi ed abbiamo davanti ai nostri occhi l'esempio francese che può ispirarci perchè anche in Francia nei trasporti terrestri c'è un settore nazionalizzato ed uno affidato all'iniziativa privata. Il Consiglio superiore dei trasporti francese risale al 1937. Sono seguiti numerosi provvedimenti legislativi e decreti ed ordinanze dal 1937 in poi, ed altri ancora sono stati preparati anche nel 1949 per fissare i prin-

cipi basilari del coordinamento ed armonizzare i vari settori dei trasporti terrestri. Ma la conclusione è, ed ogni competente in materia me ne può dare atto, che in Francia, pur dopo uno sforzo notevole di coordinamento, ci si trova ancora quasi di fronte agli stessi identici problemi davanti ai quali si trova l'Italia che non ha mai provveduto nè a creare lo strumento, nè in sostanza a legiferare minutamente nel campo del coordinamento dei trasporti, per cui è il caso di dire che se Sparta piange Messene non ride.

L'ultimo bilancio ferroviario francese si conclude con un *deficit* di circa 90 miliardi di franchi; ed ora si sono fatte insistenti le voci di una nuova revisione del problema del coordinamento che, per quanto riguarda le ferrovie, dovrebbe essere fondato su diversa regolamentazione giuridica delle linee di grande traffico (*de grande desserte*) e delle linee secondarie (*affluentes*).

Ma io soprattutto ritengo che in Italia la cautela nella creazione del Consiglio superiore dei trasporti deve essere imposta dal fatto che attualmente è in discussione, proprio davanti al Senato, un altro organo consultivo che noi siamo tenuti a costituire, perchè in questo caso è la Costituzione che ce lo impone, cioè quel Consiglio superiore dell'economia e del lavoro di cui debbono essere ben definiti i compiti e soprattutto i rapporti con altri organi ed enti nel sistema costituzionale dello Stato italiano. Altrimenti con questo sovrapporsi di non bene coordinati organi consultivi, di organi di iniziativa legislativa, di organi di controllo, non solo statali ma anche locali, con questa macchinosa costruzione che in parte la stessa Costituzione ha voluto, possiamo arrivare alla conseguenza che alla fine il manovratore non saprà dove condurre bene e rapidamente il convoglio, cioè non si saprà come indirizzare proficuamente e senza troppi urti la attività legislativa ed amministrativa per il bene del nostro Paese.

Fu accennato dall'onorevole Panetti nell'ultima discussione del bilancio dei trasporti che anche per il Consiglio superiore dei trasporti bisognerebbe passare attraverso una fase sperimentale. Ora a me sembra che questa fase sperimentale possa essere propria del disegno di legge che attualmente stiamo discutendo. Perchè è il caso di dire che quel Consiglio supe-

riore dei trasporti per cui si sono versati fiumi di eloquenza e per cui si sono scritte centinaia di pagine è, per i suoi compiti se non per la sua costituzione, in embrione in quella Commissione interministeriale che già esiste e che è prevista dall'articolo 12 della legge 14 giugno 1949, n. 410, che appunto prevede un organo consultivo in cui sono non soltanto funzionari amministrativi e tecnici dell'Ispettorato della motorizzazione civile, del Tesoro e della Ragioneria generale dello Stato, ma anche membri designati dal personale autoferrottramviario e dalle aziende municipalizzate e dalle imprese private concessionarie e ci sono anche esperti vari, tra cui io ho proposto in un emendamento, che illustrerò, di includere anche alcuni della Direzione generale delle Ferrovie dello Stato.

In sostanza, alla soluzione del problema del coordinamento sempre in linea sperimentale — che, per questo provvedimento in esame sul potenziamento delle ferrovie e di altre linee di trasporto in regime di concessione, parte dal principio pienamente accettabile di stabilire una *par conditio* di tutti i settori dei trasporti che devono essere coordinati — ci si è già avvicinati nel nostro Paese attraverso una serie di provvedimenti legislativi che hanno preceduto quello in discussione.

Ricordo anzitutto il disegno di legge sul raggruppamento della navigazione lacuale coi servizi automobilistici rivieraschi, disegno di legge veramente importante e che non so perchè non sia stato discusso nel *plenum* del Senato, dato che pone principi generali (sui quali però faccio le mie riserve) che avrebbero dovuto essere discussi e meditati da tutta l'Assemblea. Ora posso soltanto augurare che il disegno di legge attualmente in discussione alla Camera sia riesaminato attentamente dall'altro ramo del Parlamento, per esempio nella parte in cui introduce nella nostra legislazione in materia di trasporti il principio del consorzio coattivo, per cui si ammette anche che in certi casi le aziende possano essere espropriate e tenute a cedere impianti e materiali al Consorzio.

C'è poi il più diretto « precedente » della ricordata legge del 1949 sul ripristino delle ferrovie pubbliche in regime di concessione distrutte o danneggiate per eventi bellici, ripristino da attuarsi con concorsi dello Stato che ha stanziato circa trenta miliardi. In tale legge c'è,

sotto più aspetti, in embrione il concetto della legge che ci apprestiamo a votare. Anzitutto, perchè le ferrovie concesse non sono state ricostruite come nel caso del campanile di San Marco « come era e dove era »; ma opportunamente, in occasione della loro ricostruzione, si sono già introdotti col concorso dello Stato tutti quei mutamenti e perfezionamenti tecnici e quegli ammodernamenti imposti da un progresso notevole nel campo della tecnica dei trasporti pubblici. E in quella legge — come ho già ricordato — si prevede anche quella Commissione interministeriale che funziona come un piccolo Consiglio superiore dei trasporti.

Vi sono poi state, sempre ai fini della ricostruzione e del potenziamento, le varie leggi speciali, che hanno provveduto a varie ferrovie ed a tramvie extra-urbane in ogni parte del nostro Paese, dalla linea tramviaria a vapore Bassano-Vicenza-Montagnana, alle linee metropolitane ed alle linee ferroviarie attorno a Roma, alla Bari-Barletta, alle calabro-lucane e così via. Lo Stato si è così già impegnato per molti miliardi nella ricostruzione, nel potenziamento o addirittura nella nuova costruzione di linee concesse. Ed ancora oggi, mentre noi stiamo discutendo questo disegno di legge, si propone l'approvazione di altre leggi speciali, come quella per la ferrovia Trento-Malè, che è tanto cara al senatore Conci ma deve essere anche cara al cuore di ogni italiano perchè fu coinvolta nella lotta per l'italianità del Trentino e per la sua autonomia. Proprio in questi giorni infatti mi è caduto sotto gli occhi un libro che ricorda che nell'aprile del 1899 il finanziamento di questa ferrovia fu dall'elemento etnico tedesco (e per esso dai borgomastri di Merano e di Bolzano) subordinato al fatto che per favorire l'altro elemento di lingua tedesca si finanziasse anche la linea Egna-Cavalese-Predazzo. Vi confesso tuttavia che nonostante questi precedenti storici e la ragione accennata nel disegno di legge speciale che la linea deve essere finanziata perchè la Regione avrebbe rinunciato in favore delle Ferrovie dello Stato a imporre un tributo sull'energia elettrica (come se vi fosse un diritto originario della Regione a sovrainporre sull'energia elettrica), io resto dubbioso sulla opportunità di leggi speciali quando sta discutendosi una legge generale.

La legge in esame è stata, quindi, preceduta da una opportuna elaborazione, anche se è stata soprattutto una elaborazione di uffici governativi e non del Parlamento, elaborazione in base alla quale si sono adottate leggi ora in vigore.

Ma prima di andare avanti nell'esame dell'odierno progetto di legge, bisogna pure accennare ad una questione di fondo che è stata sollevata con particolare vigore e competenza dal senatore Ferrari, il quale in ogni discussione sul bilancio dei trasporti e credo in ogni discussione nella Commissione dei trasporti di cui egli fa parte, ha trattato il problema della nazionalizzazione delle ferrovie e delle altre linee ad impianto fisso in regime di concessione. Problema che ha avuto oggi una eco nelle parole del senatore Oggiano, il quale ad un certo punto ha invocato apertamente la statizzazione delle ferrovie concesse della Sardegna.

È un problema che non è possibile tralasciare se questa discussione si deve mantenere — come a mio avviso deve mantenersi — sul tono di una discussione sulla politica dei trasporti, tanto più che dalla risoluzione di esso si trarranno anche conseguenze diverse per l'esame e la votazione delle singole disposizioni del presente progetto di legge.

La tesi del senatore Ferrari, prendendo l'avvio dal continuo aumento dei sussidi integrativi che con carattere di temporaneità erano stati previsti sin dal regio decreto-legge 29 luglio 1938 n. 1121, viene riassunta in una proposizione: cioè che non è tollerabile che lo Stato sia presente sempre quando si tratta di pagare e mai quando si tratta di riscuotere, per cui egli soggiunge (riferendo anche una opinione espressa nel congresso degli autoferrottramvieri) che si socializzano le perdite e si privatizzano i guadagni.

La questione però ha un carattere più generale e può essere pure esaminata e risolta indipendentemente dai presupposti teorici ai quali obbedisce il senatore Ferrari, perchè non dobbiamo dimenticare che nel 1905 la nazionalizzazione delle ferrovie in Italia fu disposta da un Parlamento e da un Governo in cui avevano assoluta prevalenza i liberali, sia pure liberali di sinistra. Ed è una questione che va anche collegata con quello che è il fondamento stesso della concessione amministrativa.

Io vi leggerò in proposito soltanto poche parole di uno studioso insigne, il quale trova che il fondamento razionale della concessione amministrativa in materia di servizi pubblici « sta nel carattere prevalentemente industriale del servizio, che richiede l'impiego di notevoli capitali ed importa per sua natura un rischio commerciale che mal si concilia con la stabilità che deve essere propria delle finanze degli enti pubblici ».

Ho i miei dubbi che secondo tale fondamento razionale si possa completamente giustificare l'attuale regime delle concessioni soprattutto in materia di ferrovie concesse. Tuttavia io non giungo alle conclusioni cui giunge il senatore Ferrari.

Anzitutto, rispetto al particolare problema della concessione in materia di trasporti, la contrapposizione che egli pone tra impresa pubblica e impresa privata non mi sembra oggi rigorosamente esatta. Era esatta nel 1912, quando fu approvato il testo unico sulle ferrovie concesse, perchè allora era ben netta la contrapposizione tra industria privata concessionaria ed ente pubblico concedente, per quanto fosse già in vigore la legge del 1903 sulla municipalizzazione, che prevedeva l'assunzione dell'esercizio di tramvie, omnibus ed automobili da parte dei Comuni.

Ma, successivamente, adottata nel 1923 la legge sulla municipalizzazione e provincializzazione dei pubblici servizi, c'è stata una serie più o meno numerosa di concessioni da parte dello Stato in favore di enti pubblici, di comuni, di province, di consorzi di comuni e di province e domani anche in favore di regioni. Ci sono poi le concessioni a quelle società di azionariato statale o in genere di azionariato pubblico che costituiscono quasi l'anello di congiunzione tra impresa privata e pubblica. So bene che l'ente pubblico concessionario in questi casi non si presenta sotto la veste di soggetto di autarchia, poichè dal punto di vista giuridico si presenta come soggetto di diritto privato. Ma dal punto di vista politico è chiaro che la contrapposizione che si vuol mettere in rilievo non è del tutto vera perchè l'ente pubblico non può essere considerato come la impresa privata concessionaria; e sarebbe ancora meno vera domani poichè domani noi potremmo avere, oltre che municipalizzazioni e provincia-

lizzazioni, anche regionalizzazioni essendo previsto, anche negli statuti speciali, che le Regioni possono assumere pubblici servizi.

In ogni caso vorrei fare osservare, proprio in relazione alla legge in esame, che il problema del potenziamento è in se stesso indifferente alla nazionalizzazione o al mantenimento della concessione. Infatti i sacrifici finanziari che lo Stato deve sostenere per rammodernare ferrovie, tramvie e filovie in concessione si manterrebbero anche nell'ipotesi, anzi direi soprattutto nell'ipotesi, che le ferrovie, tramvie e filovie concesse venissero statizzate, poichè indubbiamente non sarebbe concepibile che il passaggio dalla cosiddetta impresa privata all'impresa pubblica significasse il permanere di una situazione di deficienza tecnica ed organizzativa che noi tutti ci auguriamo possa essere rapidamente superata.

D'altra parte, nello stesso momento in cui lo Stato dovrebbe assumere i gravi oneri e i difficili compiti della ricostruzione e del potenziamento delle ferrovie e di altre linee di trasporto già concesse, dovrebbe pagare anche ai privati il prezzo del riscatto di queste ferrovie con un onere per le finanze statali non ancora calcolato ma che gli esperti giudicano veramente notevole.

Ed allora, se questa crisi del sistema della concessione non è pienamente dimostrata, mentre è dimostrata, poichè cade sotto la nostra esperienza, la crisi delle aziende che vivono nel regime della concessione, ritengo che si possa e si debba fare un definitivo tentativo di rinvigorire le imprese in concessione e le linee da esse gestite nel presupposto essenziale di associazione di mezzi e di lavoro privati e di direttive e di mezzi pubblici per il raggiungimento dei fini collettivi, cioè che si possa e si debba fare un ultimo sforzo per avvalorare l'istituto della concessione nell'interesse pubblico.

Con ciò mi pare di avere detto abbastanza e chiedo scusa se ho detto troppo in proposito. L'onorevole Presidente per affrettare il dibattito ha voluto che parlassi a quest'ora tarda, ed io vorrei essere sintetico al massimo; tuttavia ritengo che la legge meriti un esame approfondito, presupposto necessario dell'approvazione della legge medesima.

Le considerazioni che ho or ora fatto a proposito della nazionalizzazione, debbono infatti essere tenute eminentemente presenti nello sta-

bilire i limiti entro cui io ritengo sia da approvare la legge in esame, cioè servono a stabilire quel punto, che va fissato in sede politica, oltre il quale la tutela della concessione non è già fatta principalmente nell'interesse pubblico per soddisfare un bisogno della collettività, ma può eventualmente trasformarsi in una diretta tutela dell'interesse del privato concessionario.

In altri termini, gli argomenti dei fautori della nazionalizzazione devono essere pure tenuti presenti ed indurci ad una certa cautela nell'esame e nella approvazione di alcune disposizioni che ci sono state proposte.

A questo proposito richiamo, ad esempio, quella disposizione che è stata proposta dalla 7ª Commissione, che non mi trova consenziente per cui ho presentato un emendamento, secondo la quale viene previsto un contributo sino a quindici anni per l'acquisto del materiale rotabile anche per la eventuale trasformazione di una linea di trasporto ad impianti fissi (su rotaia o su funi o con filo) con un servizio automobilistico.

Per una serie di considerazioni non ritengo che questa disposizione sia da approvare. Anzi tutto il fondamento razionale della legge che noi stiamo esaminando è di vedere se i servizi di trasporto ad impianti fissi possano essere salvati e risanati mantenendo l'impianto fisso. È questo il presupposto della legge, la quale favorisce un estremo tentativo di rivalutare, per fini sociali ed economici oltre che tecnici, i mezzi di trasporto ad impianti fissi in regime di concessione.

Ma poi, se teniamo conto delle continue domande di servizi automobilistici paralleli ai servizi ferrotramviari in regime di concessione e delle domande che gli stessi concessionari di ferrotramvie fanno di trasformare i loro servizi in servizi automobilistici, non possiamo non giungere alla conclusione che le autolinee non hanno oggi bisogno di particolari aiuti e sostegni dallo Stato e che quindi l'attribuire un contributo o sovvenzione ai titolari di concessioni ferrotramviarie per la loro trasformazione in concessioni di autoservizi sarebbe attribuire un ingiusto privilegio.

Sarebbe un privilegio tale da turbare anche quella che nella legge è una condizione delle concessioni di autolinee, che, come voi tutti sapete, sono ancora concessioni limitate nel tempo

al massimo di nove anni. Ora poichè nella disposizione che sto criticando è previsto il prolungamento della concessione sino allo scadere del termine dei contributi, ed i contributi per la dotazione del materiale rotabile del primo impianto del servizio automobilistico potrebbero protrarsi fino ai quindici anni, potrebbe realizzarsi una concessione di autolinee che si prolungherebbe per ben quindici anni.

Tutto ciò deve indurci a respingere una disposizione per cui, mentre il titolare della concessione potrebbe realizzare il valore di una parte degli impianti sostituiti, ed in particolare il materiale rotabile, verrebbe anche a godere di un notevole contributo da parte dello Stato per la prima dotazione del materiale rotabile automobilistico per una autolinea regolata secondo un tipo di concessione sconosciuto nella nostra legislazione.

Riservandomi di parlare più avanti della disposizione che riguarda le aziende municipalizzate, mi limiterò ora ad un solo altro esempio di disposizione in cui la precisa individuazione dell'interesse pubblico, che noi siamo esclusivamente chiamati a tutelare, mi ha indotto a proporre un altro emendamento. Noi siamo in un periodo di instabilità economica e non possiamo oggi prevedere seriamente quelli che saranno i futuri sviluppi e indirizzi della nostra economia e in particolare dell'economia dei trasporti. Ora, in relazione con la rivalutazione delle sovvenzioni di esercizio, è previsto giustamente nell'articolo 8 del disegno di legge che allo scadere del triennio le sovvenzioni accordate in attuazione delle provvidenze previste dal disegno di legge in esame debbano essere riviste. È sembrato ad alcuni, ed anche a me, che lo stabilire un limite rigido di tempo di tre anni non fosse rispondente alle attuali condizioni della nostra economia ed alle difficoltà di prevedere tutti gli effetti dell'ammodernamento a soli tre anni di distanza, per cui con un emendamento ho ritenuto di dovere almeno attribuire al Ministro dei trasporti la facoltà di disporre una seconda revisione delle sovvenzioni già accordate allo scadere di un triennio successivo alla prima revisione.

Venendo ora, quanto più celermente è possibile, a qualche osservazione sui singoli articoli e sulle proposte di emendamenti, comincio col fare rilevare che ho ritenuto necessario pre-

cisare meglio nell'articolo 1 del disegno di legge in esame quale è il campo dell'applicazione della legge medesima e a quali direttive fondamentali essa si ispira.

A quali mezzi di trasporto la legge può applicarsi? Vi è un comune denominatore che unisce i vari mezzi che sono elencati, e cioè che deve trattarsi di mezzi di trasporto in concessione. La formula dell'articolo 1 deve essere variata e sintetizzata, perchè così come viene proposta non mi sembra perspicua. Ad esempio, in essa si parla anche di ferrotramvie concesse alle Regioni quando in atto non esistono concessioni alle Regioni; e poichè la legge in esame non può tendere che a sistemare e potenziare le linee in atto, quel riferimento alle Regioni potrebbe provocare qualche equivoco.

Ho ritenuto anche di dover precisare — e qui non mi imbarco in una discussione tecnica che, a quanto ho saputo, è stata vivacissima nella 7ª Commissione che ha esaminato il disegno di legge — che la legge si applica sia alle funivie che alle funicolari. In proposito potrei fermarmi alla legge del 1907, che allora parlava anche di « vie funicolari aeree ».

CORBELLINI, *relatore*. Sono passati troppi anni per ricordare quel decreto.

RIZZO GIAMBATTISTA. Ma ci possono ancora essere, onorevole Corbellini, concessioni che si riferiscono proprio a quella terminologia che lei vorrebbe abbandonare e che del resto si ritrova anche nella legge 14 giugno 1949, n. 410.

Del resto si tratta di piccoli problemi, di piccole modificazioni sulle quali è facile trovare l'accordo.

Un altro problema su cui desidero dire una parola è quello dell'ambito territoriale dell'applicazione della legge. Perchè nella legge si parla d'Italia meridionale ed insulare evidentemente la legge (e questo è stato il presupposto dell'intervento dei precedenti due oratori) non può non applicarsi anche alle due maggiori isole che costituiscono due regioni ad autonomia speciale per le quali in ipotesi potrebbe farsi la questione della competenza regionale a provvedere sulle ferrotramvie concesse sia nel campo legislativo che in quello amministrativo. Ritengo però che, poichè si tratta di acquisire nei confronti dello Stato benefici a favore di quelle determinate regioni, di benefici cioè che tendono al risanamento indispensabile di alcuni

mezzi di trasporto di quelle regioni, nessuno vorrà davvero rinunciare a tali benefici! Comunque è bene porre in chiaro che l'ambito territoriale di applicazione della legge è indubbiamente tutto il territorio dello Stato senza nessuna limitazione.

Ho già ricordato che il fondamento razionale della legge è il concetto che, prima di arrivare ad una vera e propria organizzazione di trasporti terrestri, bisogna uguagliare le condizioni di partenza dei vari mezzi di trasporto. Bisogna stabilire quale punto di partenza una *par conditio* dei vari mezzi di trasporto. Altrimenti se vi sono particolari settori nel campo dei trasporti che sono rimasti ammalati, che hanno sentito maggiormente le conseguenze dell'usura e del mancato ammodernamento e in genere le conseguenze della guerra e del dopo guerra, si potrebbe giungere a conclusioni addirittura abnormi e che sono state respinte dagli oratori che mi hanno preceduto, ove non si tentasse di far godere preliminarmente a tali settori dei trasporti i più moderni ritrovati della tecnica. Ricordiamo che le ferrovie e tramvie in concessione, salvo alcune che si trovano in regioni privilegiate del nostro Paese, sono in gravissime condizioni di esercizio e in singolari ristrettezze economiche per non essersi rinnovate tecnicamente. Se il coordinamento si attuasse confrontando quei servizi antidiluviani e i modernissimi servizi automobilistici, la conclusione sarebbe in ogni caso la soppressione del mezzo ad impianto fisso: la conclusione però potrà essere diversa se il mezzo di trasporto ad impianti fissi avrà la possibilità di adeguarsi ai progressi del 1951.

A me pare che, nonostante le critiche che sono state fatte dai precedenti oratori, l'*iter* amministrativo previsto dal disegno di legge in esame per riconoscere se una linea in concessione sia suscettibile di risanamento, sia plausibile e tenga conto di tutte le esigenze che debbono essere tenute presenti in una materia così delicata.

Anzitutto interviene l'esame, che si conclude con un parere, di quella Commissione interministeriale che io ho già ricordato, e che è prevista dalla legge del 1949. Ma io ho proposto che sia soppresso il carattere vincolante di quel parere (come è previsto nell'articolo 10 del disegno di legge in esame) perchè ritengo ap-

punto che l'organo politico e di amministrazione attiva, cioè il Ministro dei trasporti, non debba essere vincolato nella sua determinazione di volontà dal parere della Commissione interministeriale.

Diverso è infatti il punto di vista da cui si deve porre la Commissione interministeriale e il punto di vista da cui si deve porre l'organo politico, cioè il Ministro. La Commissione interministeriale è chiamata soprattutto ad esaminare la razionalità e la convenienza della linea sotto un profilo nettamente tecnico-economico, cioè deve esaminare il piano finanziario del rammodernamento e arrivare alla conclusione se la linea possa diventare sana dal punto di vista economico e quindi debba essere mantenuta.

Ma dopo questo esame tecnico della Commissione interministeriale, entrano in gioco quei fattori politici e sociali che sono stati messi così bene in evidenza dai precedenti oratori, e cioè si deve tener conto delle funzioni sociali che la linea può e deve assolvere nell'interesse delle popolazioni. Tali funzioni non possono non essere apprezzate dall'organo politico, cioè dal Ministro, che deve tener conto delle conclusioni della Commissione interministeriale, ma anche delle particolari funzioni sociali della linea, giungendo poi alla determinazione se la linea merita di essere risanata.

Vorrei ora richiamare la vostra attenzione sul fatto che io ho chiesto anche che sia variata la composizione della Commissione interministeriale, accrescendo il numero dei suoi membri. Io sono in genere contrario ai consessi troppo numerosi; ma se teniamo conto del lavoro veramente grave che la Commissione deve svolgere un aumento dei componenti non è davvero da scartare.

Ma l'aumento è giustificato perchè, a mio avviso, fra gli « esperti in materia di trasporti » debbono essere anche nominati due funzionari della Direzione generale delle ferrovie. E ciò sia per eliminare quei compartimenti stagni o addirittura ostili che, quando sono stato sottosegretario ai trasporti, ho constatato quanto siano perniciosi per il buon andamento dei servizi del Ministero, sia soprattutto perchè i problemi delle ferrovie concesse non sono altro che i problemi delle linee secondarie delle ferrovie statali.

Giorni or sono leggevo una relazione preparata da una Commissione della *Union Internationale des chemins de fer*, e notavo che i problemi che vengono ora in discussione a proposito delle ferrovie concesse, sono i problemi che sono discussi in tutta l'Europa e nel mondo intero a proposito delle linee secondarie siano gestite dallo Stato o dai privati.

Su questo punto ci sarebbe molto da dire. Ma l'ora è tarda e mi limiterò a osservare che se lo Stato con questo provvedimento provvede al risanamento delle ferrovie concesse che in grandissima parte sono delle ferrovie secondarie (non abbiamo grandi linee in concessione) perchè mai lo Stato non provvede nello stesso tempo e con altrettanto vigore ed impegno a sistemare nel modo migliore la propria rete ferroviaria statizzata, presupposto della prosperità e del benessere del nostro Paese? Se è vero che occorrono altri 300 miliardi per completare il riassetto delle ferrovie, ed intanto almeno 150 miliardi, perchè mai la collettività nazionale non fa un supremo sforzo per arrivare a questo completo riassetto e ammodernamento per il più economico sviluppo dei traffici?

È stato sollevato dai precedenti oratori il grave problema delle soppressioni delle linee concesse considerate non economiche. Ma credo che essi siano caduti in equivoco e che i loro timori siano esagerati.

Anzitutto, se anche il problema dovesse essere deciso solo in sede ministeriale, gli organi competenti e in particolare il Ministro dei trasporti, soggetto al controllo del Parlamento, agirebbero con la massima cautela appunto perchè debbono tener conto di quelle funzioni sociali che le linee possono ancora assolvere e che sono messe in particolare rilievo nel disegno di legge in esame.

Ma vi è anche un emendamento propostoci dalla Commissione, che io accolgo pienamente, secondo cui l'esame del Ministro dei trasporti si deve limitare ad accertare se la linea sia o meno suscettibile di risanamento; e qualora sia suscettibile di risanamento il Ministro provvederà, secondo legge, a variare la sovvenzione di esercizio e ad accordare il contributo per il rammodernamento e per il potenziamento.

Se invece l'esame del Ministro è negativo, cioè se il Ministro ritiene, anche tenuto conto

delle ragioni sociali, che la linea non è suscettibile di risanamento, il problema deve essere portato davanti al Parlamento, perchè il Parlamento non soltanto potrà valutare in modo differente dal Ministro le considerazioni sociali o tener conto di altre ragioni di interesse pubblico che consigliano il mantenimento della linea, ma (come è ben detto nella lucida relazione del senatore Corbellini) nello stesso tempo sarà investito del problema della ricerca dei mezzi necessari per soddisfare quell'interesse collettivo già soddisfatto dalla ferrovia che dovrebbe essere soppressa.

Quindi, credo che su questo punto i timori degli oratori che mi hanno preceduto siano eccessivi. Anch'io sono d'accordo (e qui mi riferisco ancora ad una conclusione che ho letto in quel rapporto, che ho richiamato, della U.I.C. a proposito delle linee secondarie) che « bisogna fare prova a questo proposito (cioè in materia di chiusura di linee secondarie) di molta riserva e prudenza ». Non nego che spesse volte si rivela un singolare stato d'animo, e si rivela persino nelle Assemblee legislative, per cui il mezzo più moderno, più vivace, più sciolto da vincoli, quale è il mezzo automobilistico, viene esaltato per sostituire in massima parte i trasporti ad impianto fisso che pure, per la loro sicurezza, economia e rapidità, costituiscono ancora per trasporti a grandi e medie distanze la spina dorsale dei trasporti terrestri del nostro Paese e in genere di tutti i Paesi.

Ma è pure possibile replicare a questi eccessivi sostenitori del mezzo di trasporto non vincolato ad impianti fissi, che anche per i trasporti a breve distanza non si saprebbe in molti casi come provvedere a tutti i bisogni del traffico se i mezzi di trasporto ad impianto fisso non esistessero.

In una rivista tecnica ho notato il calcolo che, per i servizi della *banlieu* parigina, se venissero soppressi i servizi feretrotramviari locali, occorrerebbe pensare alla frequenza di autobus, uno ogni due minuti secondi. Voi capite che in queste condizioni la sostituzione del traffico ferroviario con quello automobilistico non sarebbe seriamente concepibile.

Sono convinto quindi che per tutte le ragioni che i tecnici in materia hanno ben delimitato e chiarito, e per le ragioni sociali che imperio-

samente saranno fatte valere, alla soppressione delle linee si arriverà con grande cautela, quando le popolazioni non avranno proprio nulla da perdere dalla soppressione della rotaia.

Abbiamo visto che la prima fase del procedimento amministrativo previsto dalla legge si chiude con l'eventuale determinazione ministeriale che una data ferrovia, tranvia, filovia, una data funivia o funicolare è risanabile.

Ma in concreto come si attua poi tale risanamento? Anche qui il sistema della legge, che ci viene proposta, mi sembra in generale plausibile.

Da un canto infatti la linea si risana nel suo esercizio ordinario; infatti si rivalutano le sovvenzioni di esercizio per fare in modo che a questi mezzi di trasporto in concessione sia assicurata una vita normale. A questo proposito però è bene essere chiari per evitare che, in sede di interpretazione della legge, sorgano quei dubbi che in sede di discussione si sarebbero dovuti affrontare ed eliminare. È bene chiarire pertanto, in relazione con l'emendamento del senatore De Pietro, se nel sistema della legge i sussidi integrativi di esercizio possano in avvenire trovare ancora luogo per le linee sottoposte a risanamento. Poco fa, in sede (diciamo così) privata, mi è stato osservato che la legge in esame, pur prevedendo per l'adeguamento alle mutate condizioni economiche del servizio, la rivalutazione delle sovvenzioni di esercizio, non escluderebbe quei sussidi integrativi previsti, come vi ho ricordato, sin da un provvedimento legislativo del 1938.

CORBELLINI, *relatore*. Ma sono previsti.

RIZZO GIAMBATTISTA. Allora, se permette, onorevole Corbellini, le farò un quesito specifico perchè confesso che su questo punto non sono riuscito a dare a me stesso una risposta precisa. Nell'ipotesi in cui, previa la determinazione favorevole del Ministero dei trasporti, una linea sia ritenuta risanabile e quindi sia stata rivalutata la sovvenzione d'esercizio e sia stato anche concesso il contributo per l'ammodernamento e potenziamento degli impianti fissi e del materiale rotabile, trova ancora luogo in futuro la possibilità di sussidi straordinari? È questo un punto su cui aspetto una precisa risposta da parte dell'onorevole relatore e dall'onorevole rappresentante del Governo perchè non lo vedo ben deciso e definito nelle

disposizioni di legge, mentre nel prospetto alligato alla relazione continua a prevedersi un miliardo per sussidi integrativi di esercizio anche dopo il 1955-1956.

DE PIETRO. È una ipotesi limitata, però.

RIZZO GIAMBATTISTA. Più importante, ai fini del risanamento, della rivalutazione della sovvenzione di esercizio, è il contributo, sino a 35 annualità, per la trasformazione ed il potenziamento dei trasporti in concessione considerati dalla legge. Tale contributo è stato previsto in misura diversa per l'Italia centro-settentrionale (metà della spesa) e per l'Italia meridionale e insulare (tre quarti della spesa).

A questo proposito richiamo l'attenzione sulla necessità di precisare meglio che cosa si intende per Italia meridionale, perchè abbiamo visto che tale concetto si è andato ora allargando, ora restringendo. Al criterio geografico-amministrativo per cui l'Italia meridionale non è altro che l'insieme delle regioni dell'Italia meridionale si è infatti qualche volta sovrapposto nelle nostre leggi il criterio storico per cui l'Italia meridionale sarebbe costituita dai territori già facenti parte del regno delle due Sicilie, per poi, in occasione della legge sulla Cassa per il Mezzogiorno, giungere ad un criterio ancora più ampio di determinazione del « Mezzogiorno » secondo il quale la popolazione dell'Italia meridionale verrebbe ad accrescersi di ben un milione di abitanti. Ritengo che in materia sia necessario tornare ad una considerazione più restrittiva, cioè tornare in sostanza a quello che era previsto nella prima legge del 1947 sulla industrializzazione del Mezzogiorno.

Terzo elemento — dopo quelli dell'aggiornamento della sovvenzione e della concessione del contributo — che è importante e sul quale contano non poco i concessionari, è quello del prolungamento della concessione. Se lo Stato chiama il concessionario a contribuire al rammodernamento e al potenziamento dei servizi in concessione è opportuno che gli garantisca anche, attraverso la eventuale proroga della concessione sino alla data di scadenza dei contributi, un certo più lungo periodo di tempo in cui sia possibile ammortizzare il capitale investito nell'ammodernamento.

Infatti, è da augurarsi che, nonostante la amplissima garanzia che lo Stato accorda per

permettere i finanziamenti occorrenti al concessionario, l'onere dell'ammortamento dei mutui (per la parte di spesa non coperta dai contributi dello Stato) continui a gravare sulle spalle dei concessionari.

In altri termini, l'augurio che noi dobbiamo formulare è che quella garanzia dello Stato rimanga davvero una garanzia sussidiaria, come è prevista dall'articolo 11. Altrimenti gli oneri finanziari dello Stato verrebbero aggravati notevolmente e insopportabilmente.

Con lo stesso sentimento, richiamandomi al piano finanziario che è stato dettagliatamente prospettato dal senatore Corbellini, voglio augurare che la valutazione che egli ci dà, e secondo la quale lo Stato farebbe un buon affare ad intervenire subito nel rammodernamento e potenziamento di quei servizi di trasporto, trovi riscontro in pratica.

Egli ci ammonisce però che si tratta di una previsione di larga massima, mancando invero molti elementi del problema, ed in particolare la conoscenza di quali linee saranno mantenute e quali soppresse. Nè possiamo stabilire, con una tollerabile approssimazione, se e quanto i prezzi dei materiali aumenteranno. Purtroppo i piani finanziari che si fanno in un periodo di così incerta stabilità economica possono andare soggetti a gravi smentite!

Nell'ultimo articolo della legge, per ovviare ad inconvenienti che si sono manifestati, si è considerata anche l'ipotesi delle aziende municipalizzate esercenti trasporti urbani. Ma con un ultimo comma, di cui ho chiesto la soppressione, si sono equiparate alle municipalizzate anche le aziende private di trasporti urbani. Come spiegherò meglio illustrando il mio emendamento, poichè il presupposto dell'articolo è la necessità di rendere finalmente operante il precedente decreto legislativo dell'aprile 1948, che riguardava le aziende municipalizzate, non vedo perchè ora si debbano considerare anche le aziende private.

Ritengo poi che per potenziare le aziende municipalizzate di trasporti urbani lo Stato possa intervenire attraverso una sua garanzia dei finanziamenti, perchè se lo Stato interviene per garantire i finanziamenti fatti anche ai privati concessionari, non vedo perchè non

debba intervenire, nel limite del 50 per cento della spesa riconosciuta ammissibile, per finanziare il potenziamento dei servizi di trasporti urbani gestiti da aziende municipalizzate.

Con questo, onorevoli colleghi, vi ho detto in una forma che spero possiate riconoscere sintetica tutto quello che essenzialmente desideravo dirvi a proposito di questa legge, la quale ha veramente una importanza notevole sia agli effetti del problema del coordinamento, sia in se stessa per quello che ancora rappresentano nel nostro Paese i servizi di trasporti terrestri in concessione vincolati ad impianti fissi.

Non voglio citarvi facili dati statistici, ma ricorderò solo il numero degli addetti a questi servizi, 30 mila, se non erro, attraverso il quale può intuirsi l'importanza del fenomeno economico e di tutela del lavoro che è collegato ai servizi di trasporti in concessione.

Io ricordo l'importanza che, nel periodo triste e difficile della guerra, hanno avuto i servizi di trasporti terrestri in concessione; ed ognuno di noi ha forse una sua personale esperienza di linee che hanno assicurato la soddisfazione dei bisogni più impellenti delle popolazioni interessate.

Ma nel dichiarare che voterò a favore del disegno di legge, sia pure con gli emendamenti che ho proposto e che illustrerò in seguito, il mio pensiero non si rivolge ai momenti bellici, e quindi a momenti tristi del nostro Paese, ma ai trasporti di massa degli operai verso le città che rendono prospere con il loro lavoro, alle gioiose gite di fine settimana verso la campagna o il mare, ai trasporti di merci per le industrie e di derrate per le popolazioni. E perciò auspico con vivo sentimento un potenziamento di quei servizi per la prosperità, il benessere, l'avvenire del nostro Paese. (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rinviata alla seduta pomeridiana di oggi.

La seduta è tolta (ore 13,10).