

DCXLV. SEDUTA

GIOVEDÌ 28 GIUGNO 1951

Presidenza del Presidente DE NICOLA

INDICE

Congedi	Pag. 25305
Disegni di legge:	
(Trasmissione)	25305
(Deferimento a Commissione permanente)	25306
Disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952 » (1558) (Seguito della discussione):	
DE GASPERIS	25306
CAPPELLINI	25314
ROMANO Antonio	25317
MASSINI	25318
OGGIANO	25331
CIAMPITTI	25338
Interpellanza (Annunzio)	25343
Interrogazioni (Annunzio)	25343
Mozione (Ritiro)	25342
Per lo svolgimento di una interrogazione e di una interpellanza e per la discussione di una mozione:	
CAMPILLI, <i>Ministro dei trasporti</i>	25343
LABRIOLA	25343
LUSSU	25343
Relazione (Presentazione)	25306

La seduta è aperta alle ore 16.

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

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Bisori per giorni 1 e Gonzales per giorni 8.

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

Trasmissione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

« Estensione ai mutilati ed invalidi ed ai congiunti dei morti in occasione di azioni di terrorismo politico nei territori delle ex-colonie italiane delle disposizioni della legge 19 agosto 1948, n. 1180 » (1179-B), approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati;

« Organici provvisori dei sottufficiali dell'Esercito » (1752);

« Provvedimenti in dipendenza dei terremoti del 1° aprile 1950 nelle provincie di Livorno e Pisa; dell'8 aprile 1950 in comune di Giarre, provincia di Catania; del 5 settembre 1950 nelle Marche, Umbria, Lazio e Abruzzi e del 16 gennaio 1951 in provincia di Foggia » (1753);

« Autorizzazione della spesa di lire 1.700 milioni occorrenti per la prosecuzione dei la-

vori di costruzione del grande bacino di carenaggio di Napoli » (1754);

« Autorizzazione all'Istituto nazionale per le case agli impiegati dello Stato (I.N.C.I.S.) a concedere alloggi disponibili in compenso delle nuove costruzioni previste dalla legge 2 luglio 1949, n. 408 » (1755), d'iniziativa del deputato Fabriani;

« Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 29 luglio 1947, n. 689, concernente concessione di un assegno straordinario di contingenza ai pensionati dell'assicurazione obbligatoria per la invalidità, la vecchiaia e i superstiti » (1756).

Questi disegni di legge avranno il corso stabilito dal Regolamento.

Deferimento di disegno di legge a Commissione permanente.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che, valendomi della facoltà conferitami dall'articolo 26 del Regolamento, ho deferito all'esame e all'approvazione della 7^a Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile), previo parere della 5^a Commissione permanente (Finanze e tesoro), il disegno di legge: « Autorizzazione della spesa di lire 1.700 milioni occorrente per la prosecuzione dei lavori di costruzione del grande bacino di carenaggio di Napoli » (1754), già approvato in sede legislativa dalla VII Commissione permanente (Lavori pubblici) della Camera dei deputati.

Presentazione di relazione.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il senatore Marconcini ha presentato, a nome della 5^a Commissione permanente (Finanze e tesoro), la relazione sul disegno di legge: « Variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa di vari Ministeri ed ai bilanci di talune Aziende autonome per l'esercizio finanziario 1950-51 (secondo provvedimento) » (1700).

Questa relazione sarà stampata e distribuita ed il relativo disegno di legge sarà iscritto nell'ordine del giorno di una delle prossime sedute.

Seguito della discussione del disegno di legge:
« Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952 » (1558).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952 ».

È iscritto a parlare il senatore De Gasperi, il quale nel corso del suo intervento svolgerà l'ordine del giorno da lui presentato. Se ne dia lettura.

RAJA, *Segretario*:

« Il Senato invita il Governo a voler provvedere, nel presente esercizio finanziario 1951-1952, al completamento della ricostruzione della ferrovia Avezzano-Sora, essendo già in funzione il tronco Sora-Roccasecca.

« Per il finanziamento relativo il Senato invita il Governo a presentare apposita variazione di bilancio per la spesa prevista in circa 900 milioni ».

PRESIDENTE. Il senatore De Gasperi ha facoltà di parlare.

DE GASPERIS. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro dei trasporti, l'ex ministro Corbellini, nelle brevi conclusioni alla sua elaborata relazione dice che il settore dei trasporti assume importanza politica, economica e sociale nel campo delle attività produttive del Paese.

Non farò, onorevoli colleghi, un discorso... chilometrico come quello del collega Ferrari, anch'egli ex ministro dei trasporti, il quale in due ore ha svolto la revisione di tutto il bilancio, intercalando la critica tecnica a quella politica.

Io tratterò una questione che ha riferimento politico, economico e sociale nel campo delle attività produttive del Paese, interessandomi di una regione del Paese molto cara al ministro Vanoni, ma dimenticata dai Ministri dei trasporti, predecessori dell'onorevole Campilli.

Mi soffermerò poi su un problema di giustizia nella carriera del personale presso l'Amministrazione dei trasporti, sul quale ho ragione di ritenere, almeno per spirito di classe professionale, vi sia perfetto accordo fra i due ex

ministri ingegneri Ferrari e Corbellini: quella dell'invasione progressiva dei loro colleghi ingegneri in tutti i posti di comando nel Dicastero di piazza della Croce Rossa.

Non è la prima volta che mi rivolgo al Ministro dei trasporti per ottenere una riparazione all'ingiustizia che si perpetua nella Marsica in conseguenza del mancato ripristino del tronco ferroviario da Sora ad Avezzano essendo stato a suo tempo ripristinata la Sora-Roccasecca.

Non è la prima volta che enuncio le ragioni e le necessità delle popolazioni marsicane che, per sovraccarico alla sventura, nel tratto Avezzano-Capistrello, dovettero assistere alla fucilazione di ben 40 giovani che cercarono di evitare la distruzione della ferrovia stessa, l'unica della zona che unisce la Marsica alla terra del lavoro.

A nulla sono valsi i miei richiami cosicchè il Governo che ha provveduto allo stanziamento di un miliardo per le riparazioni alla Roccaraso-Vairano, non ha ritenuto di provvedere a quelle della Avezzano-Sora ove si lavora a passi di lumaca in attesa dell'anno 2000!

Onorevole Ministro dei trasporti, il suo predecessore, onorevole senatore D'Aragona, nel discorso pronunciato dinanzi a quest'Assemblea il 18 luglio 1950 rispondeva alle mie reiterate richieste che, ricostruito il primo tratto della Roccasecca-Avezzano (Roccasecca-Sora) il restante tronco Sora-Avezzano non si manifestava — almeno l'anno scorso — necessario, tenendo conto che la spesa si aggira sui 900 milioni.

Nel mio intervento dell'8 dicembre scorso anno, allorquando furono stanziati altri 10 miliardi, attinti dal fondo E.R.P., per la ricostruzione ferroviaria mi fu risposto dal sottosegretario Battista che bisognava attendere il turno giacchè i 10 miliardi erano tutti assorbiti da altri lavori!

Ebbene, onorevole Ministro, ho ragione di dirvi che a sette anni dalla fine della guerra s'impone ed urge il ripristino del tronco in esame.

S'impone perchè non è affatto vero quanto si sussurra negli ambienti ferroviari che la Avezzano-Sora non sia redditizia.

Non è vero: eccovene la dimostrazione in base ai dati da me rilevati negli uffici compe-

tenti del Dicastero di piazza della Croce Rossa, e che furono oggetto di un'esposizione fatta al ministro D'Aragona nell'agosto dello scorso anno.

La relazione dice:

« La città di Avezzano, che nei tempi lontani fu all'avanguardia del movimento per la costruzione della ferrovia Avezzano-Sora, ascrive, a suo onore ed onere, l'obbligo di farsi portavoce presso l'Eccellenza vostra delle necessità, dei bisogni e delle odierne richieste da parte dei Sindaci di tutta la Valle Roveto.

« E ciò anche perchè nessuna città, come essa, di tutti i paesi dell'Abruzzo, provata dai bombardamenti e che porta nelle sue carni ancora vive le distruzioni, è in grado di valutare a pieno i danni della guerra.

« Le truppe tedesche, fiaccate a Cassino, ritirandosi, tentarono imbastire nella valle una linea di resistenza a Balsorano, aggrappandosi a tutte le difficoltà che poteva offrire la valle del Liri.

« Per tale intento distrussero quanto di civile attività fosse in essa, facendo saltare indistintamente tutti i ponti ed eseguirono numerose interruzioni stradali, ferroviarie, crollando gli imbocchi delle gallerie. Per la sola ferrovia si ebbero manomesse circa quattordici gallerie e saltati quindici ponti in ferro. Dal lontano 1945 sono ancora visibili oggi una serie di travate contorte e di macerie di piloni e di manufatti. A questo spettacolo apocalittico fa corona il piccolo cimitero dei 30 fucilati dai tedeschi.

« Della ricostruzione di questa che è una delle notevoli opere ferroviarie che, attraversando trasversalmente la zona centrale d'Italia, collega le direttrici tirrene ed adriatiche, malgrado le promesse dei passati dirigenti dell'Amministrazione ferroviaria, inclusa nei programmi della ricostruzione, quasi nulla si è visto attuato.

« In tanti anni si è eseguita solo la riparazione di una galleria verso Balsorano e di un ponte a Roccavivi. Il resto è completamente abbandonato e manomesso nei tratti San Vincenzo-Civitella-Capistrello-Avezzano. Esiste in tal modo tra la zona Marsicana ed il Sorano una frattura di circa 50 chilometri.

« Il traffico dei viaggiatori viene effettuato con qualche coppia di disagate ed affollate

corriere, mentre è completamente paralizzato quello delle merci. Infatti attualmente il traffico che dalle regioni d'Italia settentrionale e centrale, diretto da e per le zone del napoletano, e dell'Italia meridionale, affluito alla Marsica, per la persistente interruzione ferroviaria del tratto Avezzano-Sora è costretto a deviare per Roma-Frosinone allungando il percorso di oltre 150 chilometri. L'unica rotabile esistente difficilmente riesce a contenere i traffici che utilizzano traini automobilistici, e per il fatto che notevole intralcio reca lo sbarramento della catena del monte Salviano da superare con notevole valico, talora anche interrotto dalle nevi, e per il fatto che l'andamento stradale ha numerose curve a notevoli sforzi di motori e presenta sensibili allungamenti di percorso. Il solo tratto Avezzano-Capistrello obbliga ad un allungamento di percorso di circa 10 chilometri con 250 metri di dislivello. Tanto per le merci ricche in transito. Per quelle classificate « povere » e che sono prodotte nella valle (materiali in pietra, da taglio, traversine ferroviarie, pali, mattoni, bauxite, prodotti agricoli, ecc.) non è conveniente nè possibile l'impiego di mezzi automobilistici costosi.

« Di conseguenza la produzione di tutta la Valle Roveto è completamente bloccata con evidenti danni alle popolazioni, tutte di paesi di limitate risorse e modesta economia.

ENTITÀ DEI TRAFFICI.

« A) *Viaggiatori.* — Il trasporto dei viaggiatori prima della guerra era effettuato con numero 8 coppie di littorine giornalmente nel tratto Sora-Avezzano, due volte la settimana, per smaltire l'afflusso dei viaggiatori era necessario l'impiego di servizi *bis* e *ter*.

« B) *Merci.* — Il traffico, per anno, di merci dai paesi della vallata era il seguente:

	Quintali
<i>Comune di Balsorano:</i>	
trasporto di olii	1.500
trasporto legname di alto fusto	100.000

	Quintali
<i>Comune di Civita D'Antino:</i>	
trasporto traverse ferroviarie	100.000
trasporto legnami vari	180.000
trasporto pali telegrafici	55.000

<i>Comune di Civitella Roveto:</i>	
trasporto laterizi	60.000
trasporto carbone	10.000

<i>Comune di Canistro:</i>	
trasporto prodotti di cartiera	5.000
trasporto legnami	15.000

<i>Comune di Capistrello:</i>	
trasporto prodotti forni da calce	30.000
trasporto pietra da taglio	15.000

<i>Comune di Sora:</i>	
trasporto ortaglie, frutta ed olii	270.000

<i>Comune di Avezzano:</i>	
trasporto patate	500.000
trasporto cereali	150.000
trasporto legnami per cartiere	50.000

« Constatate le necessità delle popolazioni della Valle alla riattivazione della ferrovia, questa risulterà redditizia, se l'esercizio sarà eseguito con mezzi celeri e frequenti che pongano in diretta e rapida comunicazione le zone di Sora e di Avezzano.

« Per i materiali occorrenti alla ricostruzione della sede rotabile, si ha che le traverse in legno sono approvvigionabili nella zona, per le rotaie in ferro potranno essere reimpiegate quelle che furono già tolte ed utilizzate per la riattivazione della ferrovia Avezzano-Sulmona, e che, fra breve, si renderanno disponibili a seguito della sostituzione, per necessità di esercizio, della elettrificazione dello stesso tratto. Il personale dirigente e di vigilanza (capi squadra e sorveglianti) è già sul posto, retribuito ma attualmente non utilizzato dalle Ferrovie dello Stato. La mano d'opera, sia comune che specializzata, trovasi in esuberanza sul posto disoccupata, per l'avvenuta ultimazione dei lavori degli impianti idroelettrici del Liri, della

Società romana di elettricità. Per i ponti, trattandosi di ponti di luce non eccessiva (da metri 25 a metri 50), o è possibile la riutilizzazione di quelli crollati o il reimpiego di materiali di magazzini facilmente reperibili, in quanto trattasi di ponti a traliccio ed a travatura rettilinea, o possono essere eseguite rapide costruzioni in cemento armato con materiale dei prossimi cementifici di Guidonia, Aquila e Collesferro. E poichè (date le condizioni di mercato: costo dei materiali e della mano d'opera) si giustifica — e non si comprende — che le somme necessarie alla ricostruzione nell'attuale momento non possano (come sarebbe il diritto di attendersi, per la decantata ma non mai attuata parità di diritti di tutti i cittadini di ogni regione di Italia) non possano essere integralmente e nella loro totalità stanziare e spese, si chiede almeno l'impegno che sia attuato subito il lavoro di ripresa nei due tratti terminali da Balsorano verso Civitella e da Avezzano verso Capistrello. In tal modo si vedrà in buono stato, anche se con sviluppo futuro, la graduale ricostruzione di un'opera che è vitale per le popolazioni tutte della Valle Roveto. Quello che esse chiedono è che, nel fervore di ricostruzione che si nota in tutte le regioni d'Italia, con la ripresa di ogni attività, con impiego di risorse o di ordinario bilancio o di straordinarie sovvenzioni dei vari piani, esse sole dopo tanti anni dal disastro, non siano dimenticate ed abbandonate al loro avverso destino, costrette a vedersi riportate a un tenore di vita e di attività che avevano ragion di ritenere di aver superato per sempre ».

Onorevole Ministro, vogliate accogliere finalmente le richieste di una popolazione sobria e laboriosa che non ama lo sciopero ma il lavoro per il proprio bene.

Ridate alla Marsica la sua ferrovia: La Marsica non deve attendere oltre e fida in voi!

Venendo a parlare poi delle carriere del personale del Ministero dei trasporti, ricorderò che alla mia interrogazione del 21 luglio 1950 rispose con nota n. 19115/1775 dell'agosto successivo l'onorevole D'Aragona e rispose nei termini a voi noti: perfetti nella forma ma scarsi, troppo scarsi, nella sostanza.

La mia interrogazione riproponeva la risoluzione di un problema che ha per base la giustizia nelle carriere presso l'Amministrazione

dello Stato, e particolarmente in quella del Ministero dei trasporti.

Infatti mentre in tutte le grandi aziende private, da quelle commerciali a quelle industriali, i laureati occupano posti di dirigenza (tecnica, economica od amministrativa) conformemente alla specifica natura degli studi universitari compiuti, in alcune branche dell'Amministrazione statale italiana continuano a perpetuarsi dannosi esclusivismi per cui, per esempio, i puri tecnici, gli ingegneri, debbono ancora svolgere funzioni giuridiche od amministrative!

Tali contrasti, tra studi fatti e attribuzioni aziendali, talvolta risalgono all'inizio della vita dello Stato italiano o di quella di alcune sue aziende autonome, dove sono tornati ad accentuarsi dopo l'ultima guerra e nonostante i loro riflessi sulla regolarità, sulla efficienza e sulla economia della gestione.

In questo tormentato dopo guerra, in cui il Paese faticosamente procede alla sua ricostruzione materiale e morale, mi sembra opportuno di richiamare l'attenzione del Governo sull'importante problema.

Col presente intervento, chi vi parla ritiene, nella sua probità di presidente del Gruppo parlamentare fra senatori e deputati laureati in economia e commercio, di contribuire ad un chiarimento che mira ad eliminare l'illogica e dannosa presenza degli ingegneri dai ruoli amministrativi di alcune aziende statali. Ai dottori in economia e commercio vanno aggiunti i dottori in legge, i laureati in chimica ed altri.

Onorevoli colleghi: a capo dei servizi amministrativi delle Ferrovie dello Stato (Ragioneria compresa) vi sono degli ingegneri e nello stesso supremo organo amministrativo aziendale (il Consiglio di amministrazione) i cui membri dovrebbero ovviamente avere una preparazione giuridica, economica e finanziaria, tanto i tre funzionari superiori nominati in rappresentanza delle ferrovie, quanto i tre professori universitari, sono dei puri ingegneri.

La questione, dopo la citata mia interrogazione, ritornò in questa Assemblea (13 luglio 1950): è bene che io vi rilegga le testuali parole dell'onorevole nostro collega, senatore Tommasini, che ha trascorso oltre quaranta anni presso l'Amministrazione ferroviaria:

« Uno speciale accenno voglio dedicare, mi perdonino i signori ingegneri, alla utilizzazione degli ingegneri nell'Amministrazione ferroviaria.

« Nella mia relazione di due anni fa dicevo che non doveva essere trascurata l'applicazione più razionale dei quadri e che gli ingegneri debbono essere impiegati nel modo più consona alle loro possibilità. Questo concetto svolsi poi nell'intervento in sede di relazione dal banco della Commissione. Debbo ora insistere ancora; lei, onorevole Ministro, ha già ricevuto una lettera in proposito in data 18 marzo, ma io denuncio qui che noi abbiamo a capo dei vari uffici moltissimi ingegneri.

« Il capo dell'Ufficio degli affari generali, al servizio personale, è un ingegnere, il capo dell'ufficio contabilità personale e segreteria è un ingegnere, alle promozioni, esoneri, assunzioni e concorsi, l'ispettore capo superiore è un ingegnere; all'ufficio disciplina e competenze accessorie vi è un ispettore capo superiore che è un ingegnere, alle pensioni e all'opera di previdenza vi è un altro ingegnere e la citazione potrebbe continuare.

« Ora è inutile che si mettano gli ingegneri a capo di questi uffici per dar loro la possibilità di avere un avanzamento perchè altrove non c'è posto; io dico: promuoveteli questi signori, ma quando avete un bravo ingegnere dovete promuoverlo sì, ma utilizzarlo dove è più utile la sua attività. Ora, invece, a capo di un servizio amministrativo vi è un bravissimo ingegnere del ramo elettrico; ma questo ingegnere lasciatelo alla parte tecnica e non mandatelo alle pensioni e ai sussidi! ».

Ma, onorevoli colleghi, dice il proverbio che non vi è sordo più di colui che non vuol sentire!

Agli errori iniziali non si pone mai rimedio inquantochè si ritenne e si ritiene ancora (siamo nel 1951) che il direttore generale delle ferrovie, i due vice-direttori generali ed i dirigenti dei vari servizi debbono essere esclusivamente dei tecnici ingegneri, anche se digiuni di economia e di scienza dell'amministrazione. Del resto, anche quarant'anni or sono si dichiarava: « Noi riteniamo che l'Amministrazione ferroviaria debba essere affidata, specialmente nelle sue funzioni direttive, essenzialmente tecniche, ad ingegneri ». E successivamente, si riaffermava (quasi con le stesse parole ri-

prese in un articolo dell'ingegnere Bifulco) « il diritto degli ingegneri ad occupare con esclusività tutti i posti di dirigenza in tutti gli uffici e riparti di tutti i servizi, esclusi (quale degnazione!) solo il legale e il sanitario ».

A tali assurde pretese dettate da egoismo di classe, il professore Cimbali — docente di diritto nell'Università di Roma ed alto funzionario del Servizio commerciale fino al 1923 — rispondeva osservando che il prelodato Collegio faceva il ritratto del tecnicismo ma pone il tecnicismo in condizioni di compiere il servizio pubblico. E nel suo scritto osserva « gli ingegneri ignorano che le funzioni fondamentali dell'Amministrazione — identiche in tutte le Aziende — sono puramente d'indole giuridico-amministrativa; che rispetto ad esse, è in gioco la scienza dell'amministrazione per quanto concerne la razionale organizzazione; che è in gioco il diritto amministrativo per quanto riguarda i rapporti tra Amministrazione, i suoi funzionari ed i cittadini; che è in giuoco il diritto civile per quanto riguarda i conflitti di mio e tuo tra Amministrazione e i cittadini (utenti) specialmente in materia contrattuale e patrimoniale. D'altro lato, l'amministrazione è economia, finanza e contabilità ».

E in altra parte del suo libro il Cimbali scherzosamente osservava: « Gli ingegneri, necessari al tecnicismo, si reputano ugualmente necessari all'amministrazione e si credono i più adatti ad esercitare funzioni amministrative. Bisessuali nati (Platone li chiamerebbe androgeni, ossia uomini-donne) si sentono ad un tempo maschi e femmine ma non si accorgono che l'ermafroditismo è, prima che degenerazione, infertilità e danno.

« Questi ingegneri, adibitisi più che adibiti a funzioni amministrative, appartengono normalmente all'onorato esercizio ferroviario, ne hanno i gradi ed i galloni; ma, nel fatto, non sono più tecnici avendo per desuetudine perduto il loro sesso ». Del resto il Bollettino dell'Unione funzionari (luglio-settembre 1912) commentando un articolo del Cimbali diceva: « Non vi è dubbio che le funzioni amministrative sono d'ordine essenzialmente giuridico e politico e che per amministrare bene occorre soprattutto essere amministratori, mentre non occorre essere tecnici, è del pari certo che nel-

l'Amministrazione ferroviaria si fa la più allegra confusione tra funzionari tecnici ed amministrativi ».

Illustrati così i precedenti storici e ricordate le aspre ma giuste critiche rivolte, fin dall'inizio dell'esercizio ferroviario statale, da personalità tecniche e della politica all'assurdo e dannoso monopolio dei posti di dirigenza da parte degli ingegneri, passiamo a periodi successivi.

In essi, tranne il periodo fascista nel quale, come si è costretti a riconoscere, fu tolta agli ingegneri la dirigenza di qualche servizio amministrativo (Ragioneria, Personale ed Affari generali e commerciali e del traffico) essi hanno continuato ad invadere i posti non di loro spettanza e ad esercitare funzioni estranee alla loro preparazione professionale.

E l'Amministrazione ferroviaria, mentre ha sempre continuato ad assumere annualmente un rilevante numero di laureati ingegneri, ha bandito rarissimi e modestissimi concorsi per gli altri laureati (dottori in giurisprudenza, in commercio ed economia, in chimica ecc.). Così mentre negli anni successivi alla prima guerra mondiale furono assunti annualmente da trenta a quaranta ingegneri, dal 1905 in poi, concorsi esterni per gli altri laureati furono banditi raramente (nel 1912, nel 1927, nel 1933 eccetera) e sempre per dieci o quindici posti al massimo!

In nessuna rete ferroviaria europea il numero dei laureati ingegneri in servizio è oggi così elevato come sulla rete italiana. Basti considerare, per tutte, le ferrovie svizzere (tra le meglio organizzate ed i cui risultati tecnici ed economici sono da tutti invidiati) che con una rete di circa cinquemila chilometri hanno soltanto una cinquantina di laureati in ingegneria (un ingegnere per ogni cento chilometri!), mentre sulle Ferrovie dello Stato (vedasi ruolo di anzianità al 1° gennaio 1948) se ne hanno settecento, circa quattro per ogni cento chilometri, pari cioè al quadruplo di quanti se ne contano nella Svizzera!

D'altra parte, mentre in tutte le reti ferroviarie europee (statali o private) soltanto nei servizi puramente tecnici (e per le sole funzioni tecniche che in essi si svolgono) sono impiegati i laureati in ingegneria, nell'Amministrazione ferroviaria italiana gli ingegneri,

dato il loro numero, sono oggi di nuovo utilizzati anche nei servizi a puro carattere economico-amministrativo.

Nei servizi tecnici, poi, essi hanno il monopolio delle attribuzioni, comprese quelle di natura amministrativa (contabilità, personale ecc.) e gli stessi posti di Capo compartimento sono tornati ad essere monopolio assoluto degli ingegneri; mentre nella Svizzera due su tre dei direttori compartimentali ferroviari sono oggi laureati non ingegneri.

La ragione di tale fenomeno è sempre la stessa: l'eccessivo numero degli ingegneri assunti rispetto al fabbisogno degli uffici tecnici dell'Azienda ferroviaria, e la necessità, una volta assunti, di utilizzarli.

D'altra parte gli interessati cercano, appena possibile, di abbandonare i servizi tecnici nei quali sono in troppi e di dirigersi, prescindendo da qualsiasi idoneità di preparazione, verso quei servizi (amministrativi) nei quali essi sono in pochi ed hanno pertanto maggiore facilità di carriera. Di qui le sperequazioni di carriera tra servizio e servizio.

Nelle ferrovie svizzere, invece, gli ingegneri si trovano soltanto nel Servizio materiale e trazione ed in quello dei Lavori (nessun ingegnere esiste nel Servizio movimento nè nei servizi amministrativi).

È ovvio che, nonostante le considerazioni svolte, vi possano essere degli ingegneri che per cultura e qualità personali siano in grado di ben dirigere anche un'azienda o un servizio amministrativo. Ciò, però, in via eccezionalissima e per peculiari qualità dell'individuo e non per gli studi fatti o per la preparazione professionale posseduta.

Si aggiunga che la situazione creatasi nelle Ferrovie dello Stato oltre che essere dannosa per l'andamento della gestione aziendale, ha conseguenze irreparabili per gli stessi ingegneri.

Invero, dato l'andamento a piramide dei posti di pianta e l'eccessivo numero degli assunti annualmente, nei servizi si verificano, e sono inevitabili, forti sperequazioni di carriera, contro le quali si cerca di porre rimedio o aumentando, senza nessun rapporto con le necessità organiche e l'importanza dei servizi stessi, i posti di pianta dei gradi superiori, o intensificando i trasferimenti dei tecnici nei... servizi

amministrativi (Servizio ragioneria compreso).

Quali sono le condizioni spirituali e quale serio contributo può dare alla gestione un ingegnere messo, dopo venti o trenta anni di pure mansioni tecniche, a svolgere mansioni amministrative o contabili?

Anche l'onorevole Giuseppe Saragat, presidente dell'Associazione nazionale dei laureati in economia e commercio, ha avuto occasione di richiamare più volte l'attenzione del Ministro dei trasporti sulla situazione creatasi. In una lettera indirizzata il 18 marzo al ministro D'Aragona si legge quanto segue:

« Per la prima volta dalla creazione dell'Ispettorato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, nonostante i suoi compiti istituzionali di carattere tipicamente amministrativo, il Ministro ingegner Corbellini ebbe a nominare direttore generale un ingegnere, come pure mise un ingegnere nello stesso Ispettorato quale Capo del servizio che si occupa della circolazione stradale e della disciplina degli autotrasporti. Anche alla testa della Gestione raggruppamenti autocarri (G.R.A.), organismo di natura tipicamente commerciale, mise degli ingegneri ai quali oggi si fa risalire la responsabilità dei tre miliardi di disavanzo accertati e che hanno obbligato il Governo a richiedere la messa in liquidazione della gestione stessa ».

Ma ben più grave è la situazione nelle Ferrovie dello Stato. Infatti, quantunque i più importanti ed urgenti problemi dell'azienda siano notoriamente di carattere giuridico ed economico (basta dare uno sguardo al bilancio ferroviario per convincersene!) tanto il Direttore generale, quanto i due Vice direttori generali sono ingegneri. Così pure, da ingegneri è prevalentemente formato il Consiglio di amministrazione, l'organo cioè cui compete il governo economico dell'Azienda.

Dei sette servizi dell'Amministrazione, ben sei sono retti da ingegneri e fra questi:

il Servizio ragioneria, che tanta parte ha nella condotta economica, finanziaria e contabile dell'Azienda;

il Servizio personale, che ha esclusivamente compiti di carattere giuridico e amministrativo;

il Servizio approvvigionamenti, che ha attribuzioni tipicamente commerciali.

Ancora un ingegnere, tratto da un servizio tecnico, è il direttore di una gestione anch'essa squisitamente commerciale « La Provvida ».

Nè minori incongruenze si rilevano negli uffici dei vari servizi. Se, per esempio, si prende in esame il Servizio personale, si rileva che sono — fra gli altri — retti da ingegneri:

l'ufficio affari generali, che ha pure funzioni di ufficio legislativo (l'esame delle leggi, dei decreti, ecc.);

l'ufficio che tratta delle assunzioni, delle promozioni e degli esami, argomenti tutti che coinvolgono importanti questioni giuridiche;

l'ufficio che tratta del regolamento del personale e delle competenze e che non meno del precedente richiede attitudini economico-giuridiche;

la sezione disciplina, materia che richiede evidentemente buona conoscenza del diritto;

la sezione pensioni, che richiede larga esperienza amministrativa.

Inoltre, quantunque il compito principale dei capi dei Compartimenti sia quello di rappresentare l'Amministrazione ferroviaria, e di tenere i rapporti con le autorità locali, nonostante che i problemi più importanti e difficili che oggi essi debbono risolvere siano quelli relativi alla concorrenza ed al coordinamento economico dei mezzi di trasporto (molti capi Compartimento sono anche presidenti dei Comitati regionali di coordinamento) tutti i capi Compartimento sono ingegneri.

Nè si è avuto timore di meravigliare oltrechè l'interno, l'estero. Infatti, sono stati scelti fra gli ingegneri delle Ferrovie dello Stato:

il delegato del Ministero presso la Commissione economica europea, quello presso la Organizzazione europea per la cooperazione economica ed il consigliere dell'Ufficio centrale per i trasporti internazionali ferroviari (la cui designazione spetta all'Italia) quantunque detto Ufficio svolga esclusivamente attività a carattere giuridico, e quantunque sia esplicitamente richiesta per tale posto una particolare conoscenza del diritto internazionale ferroviario.

Appare evidente come tale situazione debba avere gravi ripercussioni sull'andamento economico, giuridico ed amministrativo della azienda, sia per le sue ovvie conseguenze dirette, sia per l'influenza disgregatrice che esercita sul personale: essa è infatti causa di grave malcontento, sia fra gli ingegneri, i quali vedono i loro colleghi, che riescono a farsi destinare a posti di carattere amministrativo, compiere carriere acrobatiche, sia dei laureati in altre discipline, i quali, non solo vedono la loro carriera sbarrata da ingegneri, ma sono anche costretti a lavorare alle dipendenze di un superiore che si avvantaggia dei loro studi e della loro competenza, mentre è raramente in grado di dare loro una direttiva o un consiglio utile, come si verifica nei casi sopra accennati e nei numerosi altri consimili.

L'opinione pubblica, poi, di fronte alla impressionante situazione del bilancio ferroviario, avrà pur diritto di chiedersi e di chiedere a chi di ragione, se, affidando i posti di dirigenza ed i posti per cui occorre una specifica competenza a chi si deve ritenere per titolo di studio e per preparazione più qualificata a coprirli, le cose andrebbero ugualmente.

Chiunque può constatare, purchè conosca un po' da vicino la gestione delle Ferrovie dello Stato, che l'aver posto degli ingegneri, digiuni di ogni cultura giuridica, economica od amministrativa, alla testa di uffici in cui tale cultura è *conditio sine qua non* per trattare qualunque atto amministrativo (Ufficio personale che si occupa del trattamento economico e giuridico degli agenti, Ufficio espropriazioni, contabilità, ecc.), ha arrecato danni finanziari enormi all'Amministrazione e all'erario.

Continui sono i ricorsi accolti dal Consiglio di Stato per mancate promozioni, licenziamenti arbitrari, punizioni ingiustificate, ecc. Le sentenze, dopo avere annullato i provvedimenti impugnati, condannano l'Amministrazione soccombente al pagamento delle spese e degli onorari. Citiamo per tutti, il ricorso dell'avvocato Luigi Saltallà, ispettore capo presso il Servizio lavori e costruzioni delle Ferrovie dello Stato, per l'annullamento del decreto ministeriale 2 luglio 1948, emanato per le promozioni del personale dirigente delle Ferrovie dello Stato.

Anche le espropriazioni, disposte da ingegneri incompetenti, formano spessissimo oggetto di ricorsi al Consiglio di Stato, il quale, accogliendoli, condanna sistematicamente l'Amministrazione a forti indennizzi supplementari ed alla restituzione, se ancora possibile, delle aree fabbricabili espropriate (vedasi per tutte l'ultima decisione del Consiglio di Stato per le aree espropriate tra piazza Bologna e la stazione Tiburtina).

Che dire poi del ragioniere capo delle Ferrovie dello Stato scelto dal ministro ingegner Corbellini tra gli ingegneri del Servizio movimento? Era un ottimo movimentista ma, per ragioni di carriera, è stato trasformato in un pessimo ragioniere, digiuno com'è di economia, di ragioneria, di tecnica contabile, ecc.

CORBELLINI, *relatore*. È l'unico che capisca qualcosa di ragioneria.

DE GASPERIS. Come si accennava, il problema della competenza (o della... incompetenza!) ha diretti e dannosi riflessi sul regolare andamento della gestione.

È onesto riconoscere all'ex ministro D'Aragona il merito di avere finalmente rimesso alla testa dell'Ispettorato della motorizzazione un laureato in giurisprudenza e di ben conoscere tutta l'importanza della situazione da noi esposta.

S'ispiri alle parole dell'ingegnere Ugo Ancona, compianto Ministro dei trasporti, il quale reclamava la necessità di mettere alla testa delle Ferrovie un amministratore e disponga che, anche nella Amministrazione ferroviaria come nelle altre aziende industriali, siano affidate agli ingegneri le sole mansioni tecniche.

Onorevole ministro Campilli, voi, ormai, avete tutti i dati per riparare una situazione incresciosa, riparatela in nome della Giustizia: segnerete una nuova era in uno dei Dicasteri più importanti della vita della Nazione. (*Vivi applausi dal centro e dalla destra. Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Cappellini, il quale nel corso del suo intervento svolgerà l'ordine del giorno da lui presentato. Se ne dia lettura.

RAJA, *Segretario*:

« Il Senato invita il Governo a voler provvedere, nel corso dell'esercizio finanziario 1951-

1952, alla ricostruzione della ferrovia Fabriano-Urbino, nel tratto Pergola-Urbino, e al completamento della ferrovia Fano-Fermignano, nel tratto Fossombrone-Fermignano, le cui opere murarie principali, anche in questo ultimo tratto, sono state tutte eseguite.

« Per il finanziamento delle opere di cui trattasi, il Senato invita il Governo a presentare una variazione di bilancio, non esistendo nel bilancio di previsione in esame alcuno stanziamento per l'esecuzione dei lavori di ricostruzione delle ferrovie danneggiate o distrutte nel corso dell'ultima guerra ».

PRESIDENTE. Il senatore Cappellini ha facoltà di parlare.

CAPPELLINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, io sarò breve perchè mi propongo di trattare un problema locale di modeste proporzioni, anche se per necessità di argomentazione dovrò affrontare, come affronterò, qualche altro argomento di carattere generale. È della ferrovia Fabriano-Urbino che io desidero parlare e dell'altro tronco, pure danneggiato e non ricostruito, della ferrovia Fano-Fermignano, quella ferrovia di cui si è tante volte parlato in questa Aula.

La Fabriano-Urbino che ha un percorso di 80-90 chilometri è stata ricostruita per un tratto abbastanza breve, circa 30 chilometri, vale a dire da Fabriano a Pergola. Per gli altri 48 chilometri è ancora inattiva e non si vede come si possa fare affidamento, date le cose come sono andate fino ad oggi, per la sua ricostruzione totale. Altrettanto all'incirca dicasi per l'altra ferrovia Fano-Fermignano che è stata ricostruita anche in alcune delle sue opere più importanti e le due ricostruzioni che si sono già effettuate risalgono all'epoca della gestione dell'onorevole Ferrari, dopo di che non si è fatto più nulla. Conviene aggiungere che per quanto concerne il tronco Fano-Fermignano tutte le opere sono state ricostruite anche per l'ultimo tratto da Fossombrone a Fermignano e manca solo il binario. Nonostante le assicurazioni a suo tempo date dall'onorevole Corbellini, quando era Ministro dei trasporti e dal suo successore, onorevole D'Aragona, queste due ferrovie sono lì come le ha lasciate la guerra.

Io ho sentito in sede di Commissione ed anche in Aula, quando l'onorevole Corbellini sedeva al Governo, parlare della inutilità della ricostruzione di certe ferrovie perchè economicamente non redditizie. E qui debbo ancora richiamarmi ad un'affermazione abbastanza chiara ed esplicita fatta dall'onorevole Corbellini nella sua pregevole ed interessantissima relazione già ricordata ieri dall'onorevole Ferrari.

A pagina 17 della relazione l'onorevole Corbellini così infatti si esprime: « Il problema dei trasporti su rotaia varca i confini della pura tecnica ed economia per assumere le caratteristiche di problema squisitamente sociale e politico ». Non ero d'accordo allora quando egli sosteneva che certe ferrovie non andavano costruite e quelle danneggiate dalla guerra non bisognava ricostruirle, e non mancai di dirglielo, ma sono d'accordo oggi con questa dichiarazione impegnativa. Avrei anzi voluto che l'onorevole Corbellini avesse agito con maggior forza e coraggio nella denuncia di certe insufficienze di stanziamenti, negati completamente e per certe voci in questo esercizio, così come ieri è stato ricordato da altri oratori, e come io voglio ancora sottolineare. E parliamo pure della passività economica di certe linee ferroviarie, che mi pare di avere sentito dire che l'attuale Ministro dei trasporti condivide: vedremo, a quello che io dirò, che cosa risponderà l'onorevole Campilli. All'onorevole Corbellini, così diligente e preciso nell'arricchire le sue belle relazioni di specchi e specchietti orientativi tanto utili, vorrei ripetere la richiesta già avanzata in sede di Commissione circa l'opportunità di fare uno studio serio sulle cause che determinano certe passività. Se tale studio l'onorevole relatore avesse fatto, sarebbe arrivato a conclusioni capaci di determinare un diverso orientamento dell'onorevole Ministro.

Io credo che se ci si decidesse a fare questo studio si arriverebbe a conclusioni ben diverse. I colleghi che, per necessità che chiameremo professionali, hanno occasione di viaggiare spesso e quindi di consultare anche le cartine della rete ferroviaria annesse agli orari, mi diranno se vi sono o no molti tronchi incompiuti, non portati a termine, così come lo stesso onorevole Salomone, nel suo intervento di

ieri, ha sottolineato accennando alla necessità di un collegamento organico dei tronchi ferroviari. Del resto i due tronchi di cui mi occupo, il tronco di Fabriano-Urbino e il tronco di Fano-Fermignano non dovevano essere che un primo passo verso un ulteriore proseguimento. Infatti il tronco Fabriano-Urbino doveva diventare il tronco Fabriano-Urbino-Sant'Arcangelo di Romagna e quello Fano-Fermignano doveva essere completato con l'allacciamento alla grande strada ferrata umbro-toscana. Ma queste non sono che due delle molte linee che si trovano in queste condizioni. Ora domando: se queste ferrovie che non hanno avuto lo sviluppo che dovevano avere, secondo i progetti originari, fossero state compiute o si pensasse di ultimare, il reddito sarebbe certamente diverso da quello che è oggi, senza contare che per i piccoli tronchi, così come lo stesso relatore consiglia, la trazione a combustione interna permetterebbe una sensibile diminuzione del costo di esercizio, e quindi anche quella antieconomicità che oggi si rileva scomparirebbe o si ridurrebbe notevolmente.

Per quanto concerne il nostro Paese, credo non si possa dire che ci troviamo in una situazione favorevole in fatto di ferrovie. Il Ministro dei trasporti, a questo punto, potrà dire che questa non è materia di sua competenza, in quanto in fatto di nuove costruzioni ferroviarie è al Ministro dei lavori pubblici che bisogna rivolgersi. A me, francamente, non interessa gran che tutto questo; al caso, il problema potrà essere esaminato dai due Ministri e risolto in sede di Consiglio dei ministri. Ciò che in questa sede occorre mettere in rilievo è questo: in Italia, da molti anni, non si costruiscono più ferrovie perchè non si stanziavano le somme occorrenti, anzi direi, che non si stanziava nulla o quasi per le nuove costruzioni ferroviarie.

Anche questo è uno studio che l'onorevole Corbellini avrebbe potuto fare quando era Ministro e sarebbe stato interessante perchè avremmo ricevuto la conferma che l'Italia occupa l'ultimo posto, nello schieramento delle Nazioni occidentali europee, in fatto di sviluppo ferroviario, sia per chilometraggio rispetto alla popolazione, sia come percentuale sulla superficie in chilometri quadrati. Le sta-

tistiche ci dicono infatti che l'Italia possiede chilometri 16.113 di ferrovie statali per una popolazione di 46 milioni circa di abitanti pari allo 0,03 per cento; in Francia abbiamo 41.305 chilometri di ferrovie per 40 milioni circa di abitanti, pari allo 0,10 per cento. In Gran Bretagna 0,07 per cento, in Austria 0,08 per cento, in Belgio 0,06 per cento. Perfino in Spagna, e tutti siamo informati sulle sue condizioni economico-sociali di arretratezza, abbiamo una percentuale superiore a quella italiana; infatti mentre la nostra percentuale è dello 0,03 per cento, quella della Spagna è dello 0,04 per cento.

Se il confronto lo facciamo sulla superficie in chilometri quadrati abbiamo: Italia 5 chilometri e 400 metri di ferrovie; Belgio 16 chilometri e 400 metri; Francia 7 chilometri e 500 metri; Inghilterra 15 chilometri; Svizzera 7 chilometri e 200 metri; Austria 7 chilometri e 500 metri; sempre per 100 chilometri quadrati di superficie.

Le statistiche citate si riferiscono al periodo precedente l'ultima guerra, mentre per quanto ci concerne vi sono i danni prodotti dall'ultimo conflitto che modificano a nostro sfavore le percentuali stesse, in quanto vi sono ancora opere ferroviarie da riparare per 100-120 miliardi, come lo stesso onorevole relatore ci dice.

Se a questo si aggiungessero, come occorre aggiungere, le molte ferrovie non secondarie, che chiameremo interne, che attendono il completamento per essere congiunte alle strade ferrate a doppio binario, che le popolazioni di tutta l'Italia da molti anni reclamano, finiremmo certamente per convincerci che anche il costo di esercizio diminuirebbe ove tali opere ci si decidesse una buona volta a finanziare.

Per quanto riguarda il bilancio che stiamo esaminando dobbiamo dire che da noi non solo non si costruiscono da parecchi anni nuove ferrovie, ma si arriva persino a mettere il « per memoria » al capitolo 88 del bilancio in esame per « spese di riparazione e di ricostruzione in dipendenza dei danni e delle distruzioni causate dalla guerra ».

Qui conviene aprire brevemente una parentesi: noi già criticammo gli stanziamenti degli esercizi 1949-50 e 1950-51 perchè ritenuti insufficienti, nondimeno, per il 1949 furono

stanziati per questo scopo 58 miliardi, che nel 1950 si ridussero a 38, e sebbene si possa dire che buona parte della ricostruzione ferroviaria è ormai avvenuta, sappiamo che ci sono lavori ancora da compiere per oltre 100 miliardi, per cui non si può dire che di questo capitolo non ci sia più la necessità. Non so come questa impostazione, questo annullamento di stanziamento per questa voce sarà appreso dalla popolazione italiana, specialmente da quella direttamente interessata, in quanto la urgenza di stanziamenti è evidente!

Mi pare che l'onorevole collega Ferrari nel suo importante discorso di ieri si sia posto, ad un certo momento, questa domanda: perchè tutto ciò avviene? Non so quale risposta l'onorevole relatore e l'onorevole Ministro daranno alla domanda dell'onorevole Ferrari, ma io, per mio conto, desidero dare questa risposta: non si stanziavano le somme occorrenti per la ricostruzione perchè il Governo fa una politica di guerra. Mi sembra anzi di aver sentito dire che dal bilancio del Ministero dei trasporti furono stornati i primi 50 miliardi per metterli a disposizione dell'onorevole Pacciardi e dei suoi amici criminali americani.

CAMPILLI, *Ministro dei trasporti*. Da dove ha ricavato queste notizie?

CAPPELLINI. Non lo so: è una notizia che circola, che è stata più volte ripetuta. Comunque, vera o non vera, a questo capitolo avete messo un « per memoria »; e perchè avete messo questo « per memoria »? Ecco dove io intendo e desidero arrivare; perchè probabilmente pensate che, data la politica di guerra sulla quale vi siete messi, così come gli americani vogliono, ponendo, fra l'altro, a loro disposizione i porti di Napoli, di Livorno, ecc., andiamo verso la guerra e allora pensate che sia inutile stanziare delle somme per ricostruire le ferrovie quando la guerra che state preparando distruggerà anche quelle già ricostruite. (*Interruzione del senatore Roveda*).

È in realtà una situazione intollerabile ed io avrei desiderato che l'onorevole relatore avesse preso una più forte posizione a questo proposito. Cosa si propone di fare l'onorevole Ministro, che ha sanzionato una decisione di questo genere, egli che è il titolare responsabile di questo Dicastero dei trasporti, e che in primo luogo dovrebbe preoccuparsi del suo

Ministero? Egli sa di queste esigenze, sa che queste necessità sono sentite; perchè allora non ha reagito, perchè ha permesso che questo capitolo 88 fosse inserito solo per memoria, e non con uno stanziamento adeguato?

CAMPILLI, *Ministro dei trasporti*. Soddisferò la sua curiosità.

CAPPELLINI. C'è da chiedersi come mai ci siano Ministri italiani i quali difendono così accanitamente il loro « cadreghino », anche quando si trovano di fronte a situazioni come questa; quando mi pare che la ribellione dovrebbe essere istintiva in un Ministro il quale si vede sottrarre dal collega del Tesoro o da altri somme di cui egli sente la necessità di disporre per soddisfare le minime esigenze della collettività nazionale.

Ho detto di voler essere breve e lo sarò: però, legandomi anche al contenuto del mio ordine del giorno là dove propongo una variazione di bilancio — visto che il capitolo rimarrà « per memoria » nonostante tutte le buone parole o le spiegazioni che l'onorevole Campilli riterrà di dare — io ricordo che, durante la discussione del bilancio del Tesoro, il relatore, onorevole Bertone, ebbe, mi pare, ad affermare che dal Fondo-lire noi abbiamo all'incirca 400 miliardi disponibili che dovremo utilizzare nel corso dell'anno 1952, perchè se non dovessero essere utilizzati entro tale termine, potremmo correre il rischio di non poterne più disporre. Ed ecco che io suggerisco allora di fare una variazione di bilancio utilizzando quel fondo o parte di esso, non solo per ricostruire le ferrovie di cui mi occupo, ma anche per ricostruire le altre opere ferroviarie distrutte dalla guerra.

Debbo pure ricordare, anche se ciò può assumere carattere polemico, che durante la recente campagna elettorale parlamentari e non parlamentari di parte democristiana apparentati sono andati a parlare alle popolazioni, toccate dalle linee ferroviarie di cui sto parlando, promettendo il completamento dei due tronchi con gli stanziamenti di questo stesso esercizio. Ora le elezioni sono passate e, come di abitudine, costoro forse pensano di non essere impegnati a mantenere le promesse fatte. Però noi siamo qui per ricordare queste promesse. Del resto lo vedremo tra poco, quando cioè si tratterà di votare il

1948-51 - DCXLV SEDUTA

DISCUSSIONI

28 GIUGNO 1951

mio ordine del giorno, perchè non mi accontenterò della solita accettazione come raccomandazione ma esigerò che l'ordine del giorno venga posto in votazione; vedremo allora quale posizione assumerà il Governo e la sua maggioranza. E se sarà ancora una volta un rifiuto siate pur certi che questa discussione non rimarrà nell'ambito di quest'Aula, ma sarà da noi portata a conoscenza delle popolazioni dell'urbinata per illuminarle ulteriormente sulla natura della vostra ipocrita politica. Diremo loro: quello che vi è stato promesso lo sapete, ecco ora ciò che il Governo e la maggioranza hanno deciso.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Romano Antonio, il quale nel corso del suo intervento svolgerà l'ordine del giorno da lui presentato. Se ne dia lettura.

RAJA, *Segretario* :

« Il Senato invita il Governo a dare esecuzione al piano regolatore delle ferrovie di Sicilia approvato il 9 aprile 1948 ».

PRESIDENTE. Il senatore Romano Antonio ha facoltà di parlare.

ROMANO ANTONIO. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, quando lo scorso anno intervenni nella discussione del bilancio del Ministero dei trasporti, alla mia preghiera di intensificare la esecuzione dei progetti di nuove ferrovie in Sicilia si rispose che il problema era fermo di fronte al dilemma: « ferrovie o autolinee ». In verità questo ritornello, bisogna riconoscerlo, non si ripete per altre zone, ove la impostazione è diversa. Per la Sicilia però c'è il piano regolatore delle ferrovie approvato il 9 aprile 1948; di esso fanno parte le seguenti opere: linea Caltagirone-Gela; linea Canicattì-Caltagirone; linea Giardini-Randazzo, anzi Alcantara-Randazzo in seguito a una modifica della linea stessa; linea Alcamo-Roccamena-Prizzi-Mercatobianco-Nicosia-Regalbuto-Schettino-Catania. E infine vi è l'elettrificazione dei tronchi Messina-Palermo e Messina-Siracusa. Di tutti questi tronchi, come l'onorevole Ministro ben sa, è stato appaltato mesi or sono il tronco Alcantara-Randazzo, tronco già costruito sotto il passato regime, per la cui ultimazione devesi semplicemente procedere a delle riparazioni e

all'armatura. A buon punto è anche l'elettrificazione del tratto Messina-Barcellona, mentre si sta procedendo all'armatura del tratto Schettino-Regalbuto. Molto a rilento invece — ed è questo il motivo principale del mio ordine del giorno — va lo sviluppo della linea Alcamo-Mercatobianco-Nicosia-Catania. Di questa linea, come sa il Sottosegretario, attualmente funziona soltanto il tratto Schettino-Catania e si spera di arrivare, dopo l'armatura, al funzionamento del tratto Schettino-Regalbuto. Pare che il ritardo della costruzione di questo tronco sia dovuto, oltre che alla mancanza di stanziamenti, all'incerta vita della Direzione generale delle strade e costruzioni ferroviarie, perchè questa Direzione da tempo muore di etisia, in quanto non è ancora risolta la questione se la stessa debba dipendere dal Ministero dei trasporti o da quello dei lavori pubblici.

Per il caso di cui mi interessò, cioè per il tratto Nicosia-Regalbuto, questa questione non esiste, in quanto da informazioni assunte presso il Ministero dei trasporti e quello dei lavori pubblici il tratto Alcamo-Nicosia è attribuito al Ministero dei trasporti, mentre il tratto Nicosia-Regalbuto è attribuito all'Ispettorato della motorizzazione. Ciò premesso desidero precisare l'importanza di detto tronco. Non può dubitarsi che ha una grande importanza in quanto in Sicilia manca una linea che congiunga direttamente i due mari di Trapani e di Catania: è quasi la perpendicolare del triangolo che tocca il vertice e la base, e l'importanza si manifesta ancora di più ove si consideri che v'è già una deviazione, che dovrebbe incidere su detta linea e che consentirebbe l'avvicinamento di Catania a Palermo. Queste due città attualmente sono unite dalla strada ferrata che nell'interno dell'isola descrive un'ampia curva, dovuta forse all'opportunità di toccare vari centri della Sicilia. La linea avrà anche una sua ragione commerciale se si tiene presente che, dopo avere attraversato i ricchi vigneti della provincia di Trapani, si avvicina alle Madonie, tocca Nicosia, grosso centro agricolo dell'interno e giunge nella ubertosa piana di Catania.

Qui viene da domandarci: a che punto sono i lavori preparatori del tratto Alcamo-Nicosia e del tratto Nicosia-Regalbuto? Come ho detto, il primo tratto è affidato al Ministero dei lavori

pubblici e il secondo all'Ispettorato della motorizzazione e pare che i lavori preparatori siano stati attribuiti all'Ispettorato della motorizzazione di Palermo. Non si sa a che punto siano; si sa soltanto che quelle popolazioni da oltre mezzo secolo attendono la realizzazione di questa loro, direi quasi, secolare aspirazione. Per giustificare in qualche modo il ritardo, si è detto che la linea si presenta passiva. L'affermazione mi pare inesatta anche se si considera che il tratto che attualmente funziona, cioè quello Schettino-Catania, è attivo, anzi attivissimo per l'intensa esportazione di agrumi di quelle zone. Ma come si fa, mi domando, a sostenere che una linea (non ancora costruita) deve ritenersi passiva? Bisognerebbe per lo meno ultimarne metà, che potrebbe essere la Nicosia-Catania, sia perchè si tratterebbe di costruirne solo il tronco Nicosia-Regalbuto, sia perchè detto tronco darebbe nuova vita alla vasta plaga di Nicosia, al cui scalo affluirebbero i prodotti dei territori di Troina, Cerami, Cesarò Gaugi, Sperlinga, Copizzi, Mistretta, Villadoro. Quindi semplicistico è il dire che la linea sarà passiva per rinviarne la costruzione di lustro in lustro.

La preoccupazione della passività della linea viene esclusa anche per altre considerazioni: oltre l'attività commerciale, oltre la produzione agricola di quelle zone, come anche l'onorevole Sottosegretario ben sa, a sud-ovest di Troina è in costruzione una delle più grandi dighe di Europa che deve raccogliere l'acqua dell'Augipa per sviluppare energia elettrica; a sud di Nicosia è in preparazione la costruzione di un'altra grande diga che deve raccogliere l'acqua del fiume Salso. Queste due dighe daranno impulso industriale a quelle zone che non possono ancora rimanere senza una linea ferroviaria. D'altra parte bisogna tener presente che quelle popolazioni sono rimaste in qualche modo deluse e dico il perchè. Nicosia ha una stazione ferroviaria, capolinea del tronco a scartamento ridotto iniziato e quasi ultimato durante il fascismo, tronco che doveva unire Nicosia a Leonforte e ricongiungersi alla linea già in funzione Leonforte-Ditaino-Valguarnera-Caltagirone. Purtroppo i lavori furono sospesi durante il fascismo e successivamente, dopo l'emergenza, l'opera fu del tutto abbandonata. Oggi i caselli sono di-

strutti, le stazioni ferroviarie, costruite, anche distrutte e tutto è stato abbandonato. Quanti milioni sprecati! La sola galleria di Montelaguardia costò a quell'epoca, quando la lira era lira, 80 milioni. Tutto si è perduto. Queste delusioni danno il diritto a quelle popolazioni di dire al Governo di mantenere l'impegno preso il 9 aprile 1948, cioè di dare esecuzione al piano regolatore delle ferrovie di Sicilia. Questo è il mio ordine del giorno.

Aggiungo ancora che vi è altra lagnanza da farsi ed è il disservizio ferroviario che mette in una condizione di inferiorità la Sicilia. Basta questo rilievo: da Agrigento per arrivare a Villa San Giovanni, cioè per percorrere meno di 300 chilometri, si impiegano dieci ore; ne bastano nove da Villa San Giovanni a Roma. Nel 1951 è veramente umiliante per una popolazione rimanere dieci ore in treno per andare da Agrigento a Messina. Feci presente questo inconveniente l'anno scorso rilevando la necessità del doppio binario; mi si disse che non si poteva costruire il doppio binario poichè sarebbe costato troppo; aggiunti che sarebbe stato opportuno procedere almeno alla elettrificazione; è vero che si è studiata l'elettrificazione del tronco Palermo-Messina, che è già ultimato il primo tratto Messina-Barcellona, è vero che si è programmato il tronco Messina-Siracusa, ma bisogna programmare anche la linea Catania-Palermo. Solo così si accelereranno i trasporti nella zona del latifondo che ha tanto bisogno di una ripresa più rispondente ai tempi. In base a queste considerazioni invito il Governo a mantenere l'impegno assunto nel 1948 e ad eseguire il piano regolatore delle ferrovie della Sicilia. (*Applausi dal centro e dalla destra*).

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

MASSINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi dispiace di non poter promettere di essere molto breve perchè dovrò dire parecchie cose. Intanto in questo scorcio di discussione gli onorevoli colleghi avranno notato che quasi tutti gli oratori, non di una sola parte ma di tutte le parti del Senato, in ogni intervento e per ogni problema hanno detto: io ho già detto questo l'anno scorso o due anni fa, per modo che certi problemi dei trasporti è da anni che rimangono insoluti ed a me pare che anche se

1948-51 - DCXLV SEDUTA

DISCUSSIONI

28 GIUGNO 1951

nessuno la esprime, questa sia già una efficace ed autorevole condanna della politica dei trasporti di questi ultimi anni.

E se in questo intervento, nonostante questa constatazione, io sarò costretto ad insistere su determinati rilievi, è perchè noi crediamo fermamente che con la soluzione di determinati problemi tutta la politica dei trasporti, il bilancio delle ferrovie dello Stato e tanti altri problemi, non escluso quello del duello tra strada e rotaia, potrebbero essere facilmente e favorevolmente risolti, sia in senso economico che in senso sociale, a beneficio di tutto il popolo italiano. Però, per fare questo, occorre credere in qualche cosa e molti viceversa non credono più. Se si parte dal presupposto che le ferrovie sono un organismo superato, è chiaro che le si lasci man mano alla malora, che non si stanzino più quei fondi nella parte straordinaria che occorrono, che anche la parte ordinaria sia lesinata e che quando non si trova altra medicina adatta per far camminare più male che bene l'azienda dei trasporti si giri il torchio a danno del personale.

Bisogna credere, secondo me, alla necessità attuale e anche avvenire dei trasporti su rotaia; bisogna credere alla necessità insostituibile delle ferrovie ed agire in conseguenza. Se si crede a ciò allora possiamo insistere su tutti quei criteri di ammodernamento che, viceversa, o non si studiano affatto o anche quando si studiano lo studio rimane sulla carta e le cose continuano a camminare come prima. Non è vero che le ferrovie e l'automobile sono in contrasto: entrambi hanno il loro insostituibile raggio d'azione, ma bisogna coordinarli e sul serio, anche se si debbono ferire determinati interessi. Bisogna coordinare queste due forme di trasporto e nel coordinamento e nello ammodernamento pensiamo che il bilancio ferroviario possa essere in pareggio. Lasciamo stare l'attivo, per non essere troppo ottimisti, ma il pareggio nel senso buono della parola sì, cioè senza sacrificare né gli impianti né eccessivamente il personale.

È stato già rilevato che i bilanci delle ferrovie dello Stato portano una grande differenza, sempre dal lato passivo, fra il preventivo e il consuntivo; differenza che non si calcola a pochi miliardi: se ne prevedono 16 e se ne riscontrano 50 e anche 60. Tuttavia sostenia-

mo che questo bilancio, così come è impostato, non è un bilancio veritiero. Anche ciò fa parte, a nostro avviso, di questa ondata pessimistica circa l'avvenire delle ferrovie. Più passive si presentano e più si ha ragione di lasciarle andare alla malora di fronte ad altre forme di trasporto. Ma noi sosteniamo che, per quanto gravi siano i passivi, essi non sono veritieri; diciamo che questi bilanci possono essere modificati nelle cifre rispondendo più a verità. Vi sono degli oneri caricati nelle spese del bilancio ferroviario che sono delle vere e proprie anomalie contabili; come pure ci sono degli oneri invisibili che tuttavia bisognerebbe calcolare a parte, per vedere veramente nella sostanza l'effettiva efficienza delle nostre Ferrovie dello Stato.

Non dico una cosa nuova: l'altr'anno anche il relatore Corbellini ha insistito sul fatto dei servizi e delle facilitazioni ad altri Enti, Ministeri e allo Stato stesso; sui servizi e facilitazioni non pagate. Ci guardiamo bene dall'essere contrari a queste facilitazioni, ma vogliamo che non pesino a discredito dell'effettivo bilancio delle Ferrovie dello Stato. Primo, perchè non è giusto contabilmente, e poi perchè aumentano la sfiducia nell'avvenire delle ferrovie. Non è una cifra ricavata da noi, se diciamo che questi servizi ascendono ad una somma non molto inferiore ai 23-24-25 miliardi l'anno; se togliamo queste cifre dal passivo del bilancio delle ferrovie, già esso si riduce alla metà o quasi. C'è poi un'altra cifra che bisogna modificare, anche se ci può essere discussione su chi deve pagare questo passivo, se il Tesoro o le Ferrovie dello Stato stesse. Ma anche se dovesse essere pagato dalle ferrovie, questa somma non deve figurare nel bilancio economico della gestione, perchè anche questa è una inesattezza contabile. Intendo riferirmi all'integrazione del fondo pensioni che pesa per diversi miliardi. È stato detto che nel periodo 1932-33-34 il fondo pensioni delle Ferrovie era di 421 milioni di cui 250 erano integrati dal Governo, cioè più del 50 per cento. Questi milioni sono rimasti tali fino alla fine dello scorso anno, per diventare quest'anno 10 miliardi che non compensano neanche la svalutazione; e noi sosteniamo che neanche questo è sufficiente. Occorre l'integrazione totale di questa somma; tutti sappiamo che se oggi

le Ferrovie dello Stato hanno una percentuale di pensionati superiore al normale, è perchè, durante il fascismo, è stata fatta addirittura una decapitazione del personale; circa 30 o 35 mila agenti, in piena attività di servizio, sono stati esonerati per ragioni politiche; anche dopo la liberazione ci sono state le leggi sullo sfollamento che hanno procurato la pensione anticipata a diverse migliaia di agenti.

Non capisco perchè questo dovrebbe figurare nel bilancio economico dell'azienda; noi sosteniamo che dovrebbe pagare il Tesoro, che poi in ultima analisi è quello che paga, ma comunque non dovrebbe figurare nel bilancio economico dell'azienda, perchè non ha nulla a che vedere con le entrate e le spese di una azienda tipo commerciale, industriale come quella delle Ferrovie dello Stato. Ed allora eliminate queste due cifre di una notevole entità, mettiamo come minimo 20 miliardi per la prima e 15 miliardi per la seconda, verrebbero a scomparire i due terzi del passivo del bilancio ferroviario; non vi sarebbero più queste anomalie contabili che, oltre a discreditare il personale, che sembra una sanguisuga attaccata alle mammelle dello Stato, discredita l'Azienda stessa nel suo esercizio di fronte all'opinione pubblica. Difatti tutti i gestori delle imprese automobilistiche fanno di questo discredito il loro principale argomento: basta col regalare miliardi alle Ferrovie dello Stato, sviluppiamo le linee automobilistiche. Ripeto: i due terzi dello sbilancio, del passivo denunciato nei bilanci di questi ultimi anni non è veritiero. Noi chiediamo che i bilanci rispondano effettivamente, anche da questo punto di vista, alla gestione industriale, commerciale ed economica della nostra azienda di Stato.

Dicevo che ci sono anche altri oneri, ingiustamente calcolati al passivo nel nostro bilancio, che sono meno visibili, potrebbero chiamarsi oneri invisibili, cioè sono gli oneri sociali. Non è una novità, non tutte le linee ferroviarie hanno lo stesso traffico, hanno gli stessi introiti, vi sono delle linee che, pure essendo necessarie, indispensabili alle comunicazioni, al commercio di un Paese civile, non riescono a coprire i costi di esercizio. Noi abbiamo perso (dico noi perchè sono un vecchio ferroviere, che ha dato gran parte della sua

vita a questa attività), abbiamo perso, dicevo, il monopolio dei trasporti; 20-30 anni fa, si parlava di trasporti, o di ferrovie, come di termini equivalenti: le ferrovie erano i trasporti per antonomasia; specie per i trasporti extra urbani non si pensava ad altro che alla ferrovia. E allora, in posizione di monopolio, nonostante le linee deficitarie, con il gioco delle tariffe merci e viaggiatori, l'esercizio nel suo insieme poteva coprire il passivo. Oggi non è più così; perso il carattere di monopolio, dato lo sviluppo tecnico degli altri tipi di trasporti, oggi abbiamo a che fare con la concorrenza specialmente dell'automobile, ma non solamente, perchè vi è anche l'aviazione; e ciò non solo per l'Italia, ma questi mali avvengono, onorevole Corbellini, anche all'estero e qui influiscono anche i trasporti interni, fluviali, lacuali e marittimi costieri.

Abbiamo quindi perso i vantaggi della prima situazione, ma sono rimasti gli obblighi, perchè mentre una linea automobilistica viene gestita solo laddove vi è un profitto sicuro, la ferrovia ha l'obbligo di camminare e di raccordare due località, anche ove non vi sia il vantaggio economico. Ed allora ecco che da ciò nasce un altro onere, che però è ingiusto chiamare passivo per l'azienda, ma che viceversa costituisce un indispensabile onere per il benessere generale, per le necessità sociali di determinate popolazioni. Non è neanche vero che la strada, anche sulle brevi distanze, possa sempre sostituire la ferrovia; c'è uno *slogan* in questo senso, ma non è vero neppure questo. Sarebbe infatti impossibile pensare di poter trasportare su « strada » le decine di migliaia di lavoratori che scendono a Milano, come in tanti altri centri, tutte le mattine, dalla stazione centrale; per fare ciò per « strada » sarebbero necessarie centinaia di autovetture, bisognerebbe aumentare le strade, perchè la rete attuale non basterebbe. E lo stesso si dica, per le vacanze balneari, le feste popolari, i raduni sportivi. Quindi dire che la grande distanza deve essere servita dalla ferrovia mentre per le distanze provinciali ed anche talvolta regionali se ne può fare perfettamente a meno, è una bugia tecnica e sociale, fatta ad arte per discreditare le ferrovie e gabbare quelli che non hanno dimestichezza con la materia. Questi oneri sociali, che non si vedono, ma che

tuttavia non rappresentano passività, ma bisogni sociali insopprimibili di determinate località, è giusto forse che pesino sul bilancio dell'azienda? Secondo noi no.

C'è la questione delle tariffe. Tutti sanno che il sistema tariffario, specialmente per le merci, fino a poco tempo fa era un sistema differenziato: la merce, indipendentemente dal suo peso e dal volume che occupava, a seconda del valore intrinseco della merce stessa, pagava una certa tariffa che forse per le merci ricche era superiore al costo assoluto effettivo di questo trasporto, ma così si faceva perchè ciò andava a compensare le tariffe per le merci povere, voluminose, che si facevano pagare meno perchè non potevano sopportare una tariffa alta. In tal modo, tra quello che pagava un po' di più e quello che pagava un po' di meno la tariffa aveva un certo carattere compensativo. Oggi cosa avviene? Voi aumentate le tariffe della merce ricca e la merce ricca scappa verso la strada, verso l'automobile ed alle ferrovie rimane la merce che all'automobile non conviene trasportare, la merce povera. Questo gioco naturale della concorrenza non coordinata va a danno del bilancio ferroviario. Ma è giusto che le Ferrovie, che hanno perso questo carattere particolare cui accennavo poc'anzi, abbiano questo passivo non calcolato, questi oneri sociali non calcolati? Infatti neanche si può dire: allora facciamo pagare la merce povera; no, perchè se si aumentano oltre misura le tariffe della merce povera, essa non prende l'automobile, ma rimane dove sta, con grande rovina per determinate branche industriali, con grande rovina del commercio e dell'economia nazionale. Se questo è necessario, perchè dobbiamo caricare il bilancio delle Ferrovie? No, e allora bisogna dirlo e bisogna che risulti dai numeri. Per l'economia nazionale bisogna compensare questa cifra, perchè è necessario che le ferrovie trasportino determinate merci da una località all'altra. Quindi voi vedete che se noi cominciamo a sfrondare da un punto di vista prettamente economico, finanziario, industriale, commerciale, il bilancio delle Ferrovie, questo *slogan*, che le ferrovie tutti gli anni mangiano 40, 50 o 60 miliardi al Tesoro dello Stato, non è vero. O è una anomalia contabile finora trascurata, o è addirittura una politica

seguita per danneggiare ancora di più un tipo di azienda, poichè quando si sa che un'azienda è di Stato, si dice che le si può addossare qualsiasi passivo, perchè intanto è lo Stato che paga.

Quindi anche dal punto di vista tariffario, le Ferrovie dello Stato sono in una condizione di superiorità sociale, in quanto adoperiamo questo delicato, importantissimo ed insostituibile strumento che sono le ferrovie, lasciando che esse subiscano tutte le passività e conseguenze. Io forse potrò essere tacciato di ingenuità, ma secondo me il bilancio delle Ferrovie dello Stato dovrebbe tener conto di queste cose, e se anche è vero che in un modo o nell'altro il Tesoro paga, l'opinione pubblica saprebbe che se alle Ferrovie dello Stato viene dato 40, 50 o 30, quanto occorre, questo non è perchè le ferrovie siano passive, non è perchè i dirigenti siano incapaci, non è perchè i ferrovieri siano mangioni, ma perchè rispondono ad una necessità sociale, che bisogna compensare in qualche modo, nè più nè meno come quei servizi e facilitazioni che si fanno per conto dello Stato stesso e per altri Enti, senza corrispettivo compenso.

Ora, la « strada » con quelle concessioni di un anno, due anni, nove anni — non entro nei dettagli — come ha detto con una parola molto figurativa l'onorevole Corbellini, è giusto che scremi i trasporti nazionali, si prenda la crema dei trasporti e lasci le pulci alla azienda statale? È una politica giusta questa? Noi pensiamo di no. Quindi propugniamo una perequazione sociale attraverso tributi, attraverso parità di diritti e di doveri tra la « strada » e la « rotaia ». Io, quando ho tempo, mi dedico un po' a leggere le riviste delle imprese automobilistiche. A parte le loro beghe familiari interne tra i « conto terzi » e i « conto propri », salvo poi mettersi d'accordo tutti e due a danno del terzo, che è lo Stato e la collettività, queste riviste accusano sempre concordemente le ferrovie di essere le eterne favorite dello Stato, mentre le imprese automobilistiche sarebbero quelle che regalano miliardi allo Stato attraverso tasse sulla benzina e tasse sulla circolazione. Ebbene, è giusto invece affermare che la contabilità effettiva delle costruzioni stradali, della manutenzione stradale e della sorveglianza stradale non è stata ancora

fatta o per lo meno non è stata fatta con la oggettività necessaria. Se si facesse si vedrebbe che queste imprese automobilistiche, rispettabilissime da tutti i punti di vista, non regalano niente allo Stato e molto probabilmente sono in debito verso lo Stato. Quindi se fosse fatta questa contabilità e se fossero fatti pagare quei tributi adeguati che dovrebbero pagare i trasporti su strada, noi pensiamo che questa disparità, questa posizione di inferiorità apparente della « rotaia » in confronto della « strada » verrebbe in gran parte e anche completamente eliminata.

D'altra parte le imprese ferroviarie private, poichè in Italia abbiamo anche quelle, quando si sono ben rimpinzate attraverso leggi e leggine, di cui l'onorevole Ferrari ci ha fatto ieri un lungo elenco, accusano poi, di fronte alla concorrenza, che le imprese automobilistiche non pagano sufficientemente il personale, non assicurano socialmente nè il personale dipendente nè i viaggiatori che viaggiano, nè la merce che trasportano. Nessuno sa quante ore di lavoro fa un povero autista o un piccolo gruppo di autisti di una impresa privata, pronto ad essere licenziato ad ogni pie' sospinto. In questo modo è ancora più facile la concorrenza alle ferrovie a danno dei poveri lavoratori. Noi conosciamo tutti questi mali; se ci fosse un vero e proprio coordinamento, ma un coordinamento che non fosse una palestra di contrasti di interessi, ma un vero coordinamento al di sopra degli interessi contrastanti, tutte le anomalie potrebbero essere eliminate o grandemente diminuite. Senza un tale coordinamento questo importante problema non potrà essere risolto. E dicevo in principio che per stanziare dei fondi per l'ammodernamento delle ferrovie, bisogna credere alle ferrovie stesse, e se non ci si crede è chiaro che si possono considerare questi stanziamenti come delle somme buttate al vento. Viceversa chi crede nelle ferrovie vede i mali attuali di cui soffrono le ferrovie e vede anche i rimedi. Per esempio, per noi, è stato già toccato questo punto ma voglio ancora soffermarmi un po', il rimedio dei rimedi e la elettrificazione, dal duplice punto di vista: sia come ricerca ed ingrandimento delle fonti di energia, sia come elettrificazione delle linee.

Trattiamo brevemente e separatamente i due aspetti di questo problema. Noi sappiamo che il problema della energia elettrica nel nostro Paese è un problema di carattere nazionale che investe tutta l'economia nazionale; il fatto che non abbiamo a disposizione l'energia elettrica necessaria per l'economia nazionale si riverbera anche sulle ferrovie e nella loro deficiente elettrificazione. L'anno scorso il Ministro dei lavori pubblici ci diceva che, per il fabbisogno dell'energia elettrica in Italia, che attualmente oscilla intorno ai 25 miliardi di chilovattore mentre ne occorrono 38 miliardi, in quattro o cinque anni il problema avrebbe potuto essere risolto. Non sappiamo in quest'anno che cosa si sia fatto in questa direzione, ma temiamo non molto. Tutto questo dipende dalla politica attuale: si pensa ad altre spese, si pensa ad altre vie per spendere le risorse non abbondanti del nostro Paese. Poi vi sono quattro, cinque enti monopolistici produttori di energia elettrica che, per il timore della nazionalizzazione, sono restii a fare degli investimenti. Questo penso che sia un motivo di più per togliere loro subito le concessioni, in quanto la nazionalizzazione non è una cosa rivoluzionaria ma è prevista se non erro all'articolo 43 della Costituzione. Anche le Ferrovie dello Stato hanno un certo programma circa le fonti di energia, ma non fanno certamente concorrenza alle imprese private nella sollecitudine per allargare queste fonti. Prima della guerra avevamo otto centrali con una installazione di poco meno di 300 mila chilovatt. Sono rimaste danneggiate dalla guerra sei centrali e se ne sono riparate solo due ed oggi abbiamo ancora una installazione non riparata pari al 25 per cento di tutta la nostra potenza; e queste cifre sono oggi perfettamente uguali a quelle dell'altro anno, di modo che in tutto l'anno non si è riusciti a fare nessun passo avanti in questa direzione.

Abbiamo letto nella relazione del Direttore generale molti progetti: bisogna dire ad onore del vero che è stata aumentata un po' la potenza della centrale di Larderello. Siccome attualmente consumiamo annualmente circa un miliardo e 300 mila chilovattore questa cifra è quasi completamente data dalla sola centrale di Larderello. Comunque se ci fosse un incremento nella ricerca e un aumento della potenza in-

stallata, l'elettrificazione, senza gravare sulle già deficienti fonti dell'energia elettrica nazionale, potrebbe essere incrementata. Le spese per questo progetto non sono eccessive. Si potrebbe pressochè raddoppiare l'attuale produzione di energia elettrica con 20 miliardi di spesa. È chiaro che non si potrà fare questo con quel famoso uno per cento su cui l'onorevole Corbellini ha ironizzato, dato che non si tratta di un nuovo stanziamento, perchè questo uno per cento deve andare a compensare il deterioramento del materiale normale.

La stessa cosa si può dire per l'elettrificazione delle linee; non sono i progetti che mancano, ma il fatto che rimangono allo stato di progetto. Tutti sanno che attualmente abbiamo un settore elettrificato di 5.460 chilometri di linea sui 16.300 che compongono tutta la rete ferroviaria a scartamento normale. Va detto, ad onor del vero, che questi 5.000 chilometri sono percorsi da un traffico superiore come percentuale, rispetto alle linee rimaste a vapore, siamo sulla percentuale del 68 per cento. Abbiamo diversi progetti che noi rivediamo riprodotti in belle riproduzioni con fotografie, con spiegazioni, ma rimangono sempre allo stato di esposizioni progettuali. E non si dica che in questi progetti sono comprese linee di secondaria importanza, ci sono invece linee molto importanti; il collega che mi ha preceduto parlava della elettrificazione della Messina-Palermo, cioè del primo tratto della Messina-Barcellona; ma oltre a queste linee vi è la Verona-Padova, la Bologna-Venezia, per un totale di circa settecento chilometri; e, sia per gli impianti fissi che per i mezzi di trazione, lo stesso Direttore generale fa sapere che con trentacinque miliardi si potrebbe fare questa elettrificazione. Ma questi 700 chilometri di linee principali, se elettrificati, darebbero una grande spinta in avanti al bilancio economico delle nostre ferrovie. Oltre a queste linee vi è l'Ancona-Foggia di 320 chilometri, la Battipaglia-Taranto, la Luino-Gallarate, la Voghera-Piacenza, la Viareggio-Lucca per un totale di 640 chilometri, di modo che si potrebbero elettrificare circa 2.000 chilometri che, aggiunti ai cinquemila già elettrificati, porterebbero le linee elettrificate a 7.500 chilometri. Guardate che questa cifra non ha niente di esagerato, in quanto già nel 1932 vi erano pro-

grammi pronti per novemila chilometri di linee elettrificate. Siamo al 1951: sempre 5.400, con un programmino di altri duemila chilometri. Questo sta a dimostrare che non c'è niente di esagerato. Se mi domandassero se le ferrovie dovrebbero essere tutte elettrificate, risponderi di no, ma se mi domandassero se almeno tre quarti dovrebbero essere elettrificati risponderi di sì. E con questi tre quarti di linee elettrificate molti miliardi all'anno sarebbero risparmiati: e quell'ipotetico passivo di bilancio, sfrondato da tutte le cifre che ho detto prima, potrebbe veramente scomparire.

Mancano gli stanziamenti? Ma noi non possiamo accettare passivamente questa eterna ripetizione, questa eterna negazione, anche perchè questi stanziamenti sono recuperabili, sono ammortizzabili: in pochi anni, non più di dieci. D'altra parte è strano che noi crediamo che gli imprenditori privati delle ferrovie secondarie possano recuperare i sedici miliardi che loro diamo, e poi non abbiamo fiducia nelle Ferrovie dello Stato, ritenendo che non possano recuperare questi stanziamenti. Non c'è bisogno di tirare fuori altre cifre perchè qua ci sono dei tecnici, ed io non ho la fobia degli ingegneri come ha dimostrato di averla il nostro collega De Gasperis. Mi rivolgo per l'appunto agli ingegneri per domandare se non ritengano necessaria questa elettrificazione. Tutti noi che viaggiamo, per le ragioni del nostro mandato, vediamo quale sia la differenza di un viaggio su una linea elettrificata rispetto a quello su una linea non elettrificata. Ma, indipendentemente da questo, bisogna considerare la enorme economicità dei trasporti elettrici; la spesa di trazione del treno a vapore è di lire 4,12 per chilometro, e può scendere a 2,64 per i treni elettrificati. Ma voglio aggiungere qualcosa di più: la stessa manutenzione dei locomotori è meno costosa di quella delle locomotive a vapore; lo stesso locomotore elettrico richiede in media una riparazione dopo una percorrenza di un maggior numero di chilometri, forse per decine di migliaia di chilometri di più che non una locomotiva.

È quindi una trasformazione radicale fondamentale ed effettiva che vale la pena la Nazione effettui. Certo bisogna credere nelle ferrovie, per chi non ci crede non vale la pena. Ricordo quello che disse l'onorevole Corbellini su

una rivista l'anno scorso: « Ormai la ferrovia non può costruire nessuna linea di grande traffico ». Non sono di questo parere e, viceversa, sono del parere del senatore Cappellini che è venuto qui a dire che le nostre ferrovie hanno una rete molto inferiore a quella di tutti gli altri Paesi; quindi tutto sta a dimostrare che, attraverso una coraggiosa politica di elettrificazione, noi possiamo fare non soltanto un grande risanamento del bilancio economico, ma potremo effettivamente mettere la ferrovia in condizioni di dire alla « strada »: ci sono anch'io, non sono la cenerentola, sono ancora quello strumento indispensabile (qualcuno, d'altra parte direbbe, in pace o in guerra, ma noi vogliamo parlare solo di pace) che, nello sviluppo pacifico dell'economia nazionale, può rendere ancora e renderà certamente degli inestimabili servizi. Perché non aggiungere che attraverso queste linee elettrificate, questi locomotori, queste automotrici leggere o pesanti, si solleverebbe sensibilmente la nostra industria, con le relative ordinazioni? Le « Reggiane » sarebbero rimaste aperte e non purtroppo chiuse, come sono da parecchio tempo. Anche questo è uno degli aspetti del problema da non trascurarsi. Quanta prospettiva di tranquillità potremmo dare a centinaia di migliaia dei nostri attuali disoccupati! Quante famiglie non avrebbero più l'angoscia, al mattino, del pane da dare ai propri bambini! Voi vedete che, se appena appena ci incamminiamo verso una politica economica ricostruttiva e produttiva, si apre una prospettiva molto diversa dell'attuale prospettiva economica del nostro Paese.

Io chiedo venia ai colleghi se mi sono fermato su questo argomento più di quello che non immaginavo, ma il fatto è che noi pensiamo che questa sia la chiave di volta per risolvere il problema delle ferrovie, il problema dei trasporti nazionali ed anche i problemi di tanta parte della nostra economia e della nostra industria, specialmente metalmeccanica. È chiaro che nell'ammmodernamento non è compresa solo la elettrificazione, ma anche il materiale. Si parla tanto della concorrenza dei trasporti provinciali. Ebbene, laddove si è adoperato adeguato materiale leggero la ferrovia ha ancora una grande ragione di essere. Vorrei dare solo un esempio.

Nel compartimento di Firenze vi sono treni locali per un percorso di parecchie centinaia di chilometri che, effettuati con l'attuale materiale, vengono a costare 450 lire treno-chilometro, mentre con automotrici adatte potrebbero costare soltanto 320 lire e i tecnici dicono che in cinque anni soli questo nuovo materiale potrebbe essere ammortizzato. E chi ha fornito questi dati non è andato sul vago, ma parla di percorsi bene identificati, come la Firenze-Borgo San Lorenzo, la Asciano-Grosseto, la Empoli-Chiusi, il tutto per circa 2.500 treni-chilometri al giorno. Si potrebbe dare inizio almeno ad una parte, si potrebbe provare una linea; se dopo sei mesi non rispondesse a questo scopo e a queste cifre si potrebbe cambiare rotta. E così per il materiale pesante: chi non sa che un locomotore, eccessivamente invecchiato, costa per manutenzione molto di più di quello che non costerebbe rinnovandolo qualche anno prima? È vero che le economie si fanno attraverso la compressione delle spese, come si dice in termine ufficiale, ma qualche volta questa compressione ad ogni costo, senza raziocinio tecnico, anziché portare ad una economia, porta viceversa ad una maggiore spesa. L'onorevole Corbellini ha voluto definire le nostre Ferrovie dello Stato come una azienda grandemente malata, in via di convalescenza, che ha bisogno ancora di assidue cure sia dal lato tecnico che amministrativo. Che peccato — senza offesa per l'attuale Ministro — ...

CORBELLINI, *relatore*. Che io non sia un medico.

MASSINI. Che peccato che l'onorevole Corbellini non abbia detto questo quando era Ministro...

CORBELLINI, *relatore*. L'ho detto anche allora.

MASSINI. ...e non si sia sforzato di realizzarlo. Tuttavia, noi siamo d'accordo con questa diagnosi, forse non saremo d'accordo con l'onorevole Corbellini nella cura per guarire, perché finora la cura principale fatta dagli amministratori, dalla Direzione generale al Ministero dei trasporti nei confronti delle ferrovie è stata quella di indebolirle cavando sangue attraverso la diminuzione del personale. L'unica medicina o per lo meno la principale, l'essenziale che è stata trovata per mettere in sesto il bilancio delle Ferrovie è stata la riduzione

del personale, salvo poi a sottoporre il rimanente personale ad un costante e snervante superlavoro. Noi siamo del parere che si può incrementare grandemente il traffico ferroviario, ma questo deve essere ottenuto con l'ammodernamento dell'esercizio, ammodernamento che permetta un abbassamento dei costi ed una più razionale utilizzazione del personale, che non deve significare supersfruttamento.

Un esempio: la Calabria. Nella linea Reggio Calabria-Battipaglia i tecnici dicono che vi è una potenzialità di 22 coppie di treni al giorno. Attualmente se ne effettuano su questa linea 32; ciò non significa solo supersfruttamento del personale, ma anche un pericolo per la incolumità dei viaggiatori e della merce trasportata. Tuttavia, nonostante questo, durante il periodo della stagione agrumaria questo sforzo non è sufficiente e si riscontra che interi treni di derrate agrumarie, questa preziosa merce che è un po' la linfa vitale dei bambini, marcisce nelle stazioni per non essersi potuta trasportare e naturalmente quella parte che arriva a destinazione salirà ad un prezzo aumentato del costo di quella che è marcita durante la strada. Ebbene si può potenziare questa linea Reggio Calabria-Battipaglia?

MANCINI. Sono state fatte sempre promesse!

MASSINI. Se ci potessimo pascere delle promesse a quest'ora saremmo più ricchi degli americani. Ora si può potenziare questa linea? Sì, e si può potenziarla anche senza eccessivo lavoro, come, per esempio, senza nuove gallerie, ma facendo il doppio binario laddove è possibile; per esempio, si può fare il doppio binario nel tratto Reggio Calabria-Villa San Giovanni chilometri 14; Battipaglia-Agropoli chilometri 30; S. Eufemia-Cetaro chilometri 76; Nicotera-Briatico chilometri 35, per un complesso di 135 chilometri che, portati a doppio binario, permetterebbero un notevole aumento della circolazione dei treni, senza quell'ingorgo che c'è attualmente. E potremmo parlare anche del famoso progetto della linea Sant'Eufemia-Catanzaro di cui si è cominciata la elettrificazione e la sottostazione, ma che poi i pali messi sono andati alla malora perchè sono stati interrotti i lavori.

Ed anche qui permettetemi di dire che con questi lavori, con questi tronchi di doppio binario (noi abbiamo parlato di 155 chilometri, ebbene, fate questi lavori per la metà, per un terzo, fate insomma qualche cosa) tanti braccianti disoccupati calabresi potrebbero trovare pane.

Per le comunicazioni con la Sicilia le navi traghetto sono vecchie ed insufficienti.

CORBELLINI, *relatore*. Ve ne sono anche di nuove!

MASSINI. Ce n'è solo una nuova, ma le altre no e lei sa meglio di me che qualcuna di queste passa più tempo in riparazione che per il servizio che fa. Migliorare queste comunicazioni significa dare un grande apporto all'economia siciliana e all'economia meridionale che avrebbe tanto bisogno di essere incrementata perchè, onorevoli colleghi, anche la povertà dell'Italia meridionale entra nel passivo dei trasporti.

Dirò una cosa che a molti colleghi potrà sembrare nuova ma è vecchia, come fanno l'onorevole Corbellini e l'onorevole Ministro. Molto materiale ferroviario va dalla Calabria al Nord pieno e ritorna giù vuoto. Noi abbiamo una spesa di 17 miliardi annui di materiale vuoto che circola per l'Italia, perchè c'è il disquilibrio commerciale e produttivo tra le diverse regioni del nostro Paese. Questa non è naturalmente colpa del Ministro dei trasporti ma è una particolarità per cui i trasporti, se fossero facilitati, potrebbero contribuire a sanare la nostra economia. Potrebbe darsi che attraverso questi lavori molti braccianti meridionali troverebbero lavoro e forse qualche carro di prodotti dal Nord potrebbe scendere pieno anzichè vuoto. Anche questa è un'altra anomalia sociale, quella delle spese del materiale vuoto, che non dovrebbe figurare al passivo del bilancio delle Ferrovie, poichè non sono imputabili nè alle Ferrovie nè ai ferrovieri. Tutte le volte che i ferrovieri chiedono quattro soldi si risponde loro: le ferrovie sono passive, vi mangiate tutto. Non è vero, i ferrovieri soffrono di questa anemia dei trasporti, soffrono delle troppo tristi condizioni cui sono condannati.

Tutto questo, sia pure un po' prolissamente, me lo perdonerete, è quello che noi chiediamo al Ministro dei trasporti per l'Azienda ferro-

viaria, allo Stato in generale, perchè si possano mettere le ferrovie in condizioni di servire sempre meglio il Paese e nello stesso tempo si possa far figurare meno passivo possibile. Viceversa finora l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato non ha dimostrato sufficiente zelo a questo proposito; lo ha mostrato in altra direzione.

E parliamo un po' del personale. Per il personale non si dice più adesso che è esuberante, non so però se ancora lo si pensi. Anche se l'Amministrazione pensa che sia ancora esuberante, diciamo viceversa che è grandemente deficiente, perchè l'attuale numero dei ferrovieri intanto è sufficiente al traffico attuale, in quanto è sottoposto ad un superlavoro come io mi sforzerò di dimostrare. A quelli che ci vengono a dire che nel 1938 si faceva il servizio con 138 mila agenti dirò che, prima di tutto, non è una cifra vera perchè anche a quell'epoca c'erano le ditte appaltanti e gli assuntori con un totale di circa altri 30 mila agenti; e poi, il 1938 cosa è mai? È forse l'Anno Santo? (*Harità*). Cosa è mai questo 1938? Quando si parla del carovita si parla del 1938, per ogni cosa si parla del 1938. È forse un anno tabù? Nel 1938 i ferrovieri come tutti gli altri lavoratori italiani non avevano il sufficiente ed erano supersfruttati forse più di adesso. Ed allora io dico che solo chi si augura di ritornare a quel tempo può fare questo paragone. Noi non vogliamo farlo perchè, se il progresso c'è per tutti, ci deve essere anche per i lavoratori ed anche per i ferrovieri. Se c'è uno sviluppo tecnico questo non deve essere un pretesto per torchiare peggio i lavoratori. Se c'è una macchina che alleggerisce la fatica dell'uomo cerchiamo di farne partecipare anche i lavoratori. In caso contrario i lavoratori invece di dire « viva il progresso » diranno il contrario, nel caso cioè che lo sviluppo tecnico dovesse servire a ultrasfruttare i lavoratori.

Bisogna dunque mettere da parte questo 1938 anche perchè ci ricorda un'epoca che vorremmo dimenticare, perchè non rappresentava nulla di buono pei lavoratori nè dal punto di vista economico nè dal punto di vista morale.

Relativamente all'eccedenza del personale, alle cifre dette ieri dal senatore Ferrari, il re-

latore Corbellini interrompendo disse: bisogna vedere il traffico. Non per insegnare niente a lei che ne sa molto più di me in materia, ma ho qui una statistica dell'unità di traffico di sedici Paesi europei vicini. Noi siamo al terzo posto: dopo l'Olanda che ha 245 unità di traffico per ogni agente, la Turchia 180, poi veniamo noi con 176. Non solo siamo, secondo la percentuale dell'onorevole Ferrari, ad una media inferiore come numero d'agenti per chilometro di linea, ma attraverso l'intensità di traffico vediamo che siamo al terzo posto su altri sedici Paesi.

Dal 1946 al 1949 sono diminuiti 30 mila agenti ferroviari; nel 1950 ne sono diminuiti altri 10 mila: 9 mila ferrovieri veri e propri e mille assuntori. Si dice: adesso basta; noi diciamo: qui si è stretta troppo la cintola e dimostrerò che, con la vita che fanno, i ferrovieri non sono disposti a continuare con questo ritmo di lavoro. Ci sono delle deficienze di personale in generale e deficienze di categoria.

Per esempio, il senatore Corbellini e il Ministro sapranno che per la normale circolazione dei treni, a funzionare come conduttori e capistreno abbiamo 500 allievi capistazione, perchè manca il personale viaggiante. Senza ripetere quello che ha detto l'onorevole Ferrari circa il servizio di manovra a Torino, senza dire che a Milano avviene la stessa cosa, le squadre del personale di manovra e di linea sono inferiori al bisogno e a questo riguardo vorrei citare una cifra veramente dolorosa: in due anni abbiamo avuto circa 400 incidenti mortali nella sola categoria del personale di manovra. Quali le cause? Intanto il servizio in se stesso, la sua pericolosità oggettiva, poi la fretta con cui si fa, quando si aggancia e si sgancia un carro il capostazione freme per non far segnare il minuto di ritardo nella coda; la scarsa illuminazione durante la notte; i vestiti poco adatti per questo personale, infatti in Italia non abbiamo ancora gli agganci e gli sganci automatici...

CORBELLINI, *relatore*. In Europa.

MASSINI. No, se non altro tutte le Nazioni espongono i loro progetti al riguardo meno che l'Italia. Hanno fatto prima a inventare la bomba atomica. Ma la causa fondamentale degli infortuni è che le squadre non sono composte dai regolamentari tre agen-

ti e quando sono due o uno solo succedono gli incidenti. Ricorderò solo un episodio avvenuto il mese scorso nei pressi di Napoli: un manovratore preso da una colonna di carri in manovra. Nell'imminente pericolo di vita, ha avuto il sangue freddo di fare il conto se era preferibile sacrificare una gamba o l'intera vita. Ha perso la gamba.

Tutti sappiamo che nelle ferrovie possono succedere infortuni sul lavoro più che nei saloni di toletta, ma quando si obbliga il personale a lavorare in squadre incomplete e ad orari prolungati è innegabile che si è responsabili di tutto questo. Bisogna quindi cambiare strada. Non è attraverso il supersfruttamento del personale che si può risolvere il problema del pareggio del bilancio e quello tecnico delle ferrovie. Bisogna cercare di fare in modo che tutto il personale ferroviario abbia il suo riposo settimanale. Il che non avviene. Bisogna che tutto il personale non superi le ore di lavoro, il che non avviene nelle Ferrovie. Bisogna che il personale di stazione che fa 56, 60 anche 70 ore di servizio alla settimana, abbia dei turni di riposo. Qualcuno mi potrebbe dire che si tratta solo della presenza, ma è chiaro che in ogni caso fa un superlavoro. Al personale ferroviario non si danno i congedi normali; per il 1950 il solo personale di macchina è in credito presso l'Amministrazione di 75 mila giornate di congedo non fruito, e tutto il personale ferroviario è in credito per oltre mezzo milione di giornate di congedo normale non fruito. È chiaro che facendo il servizio con questo sistema sono sufficienti 170 mila agenti, ma questa situazione non può continuare, bisogna dare al personale quanto è suo diritto, bisogna smetterla con le corse Milano-Roma perchè Milano-Roma è una tratta che, anche se fatta con l'elettrotreno è troppo faticosa per una coppia di agenti. Se si concedessero al personale tutti i suoi diritti e se non lo si facesse lavorare più delle otto ore, questo personale non solo non sarebbe eccedente ma sarebbe insufficiente e bisognerebbe aumentarlo, e non si faticherebbe molto a trovare del personale, pensando ai due milioni e più di disoccupati che abbiamo nel nostro Paese.

Ora, il quadro del trattamento del personale potrebbe anche essere allargato, ma

comprendo che questa non è la sede più adatta, per quanto non abbia potuto fare a meno di citare determinati episodi e determinate anomalie. Il personale ferroviario di 170 mila unità non è tutto di ruolo; vi sono circa 14 mila straordinari, che non sono, come la parola stessa potrebbe far credere, occupati da un mese o due mesi, ma sono straordinari da sei o sette anni, aspettano la loro sistemazione e non l'hanno. Un decreto approvato dalla Amministrazione delle ferrovie, dal suo Consiglio di amministrazione, è stato quattro mesi al Tesoro con il rischio di essere bocciato e adesso sembra che debba venire al Parlamento. Noi chiediamo che per questi straordinari si provveda alla sistemazione più presto che sia possibile, perchè questi straordinari sono molto danneggiati rimanendo per tanta parte del loro servizio fuori ruolo. E poi abbiamo anche altre categorie che sono nelle ferrovie e non sono ferrovieri: gli assuntori, questa piaga enorme di circa 10.000 agenti che lavorano tutta la loro vita in Ferrovia, senza essere chiamati ferrovieri. Questi possono stare dieci, dodici e più anni al servizio dell'Amministrazione delle ferrovie e poi un bel giorno non viene loro rinnovato il contratto, non percepiscono buona uscita, pensione, e sono trattati economicamente e socialmente molto peggio di tutti gli altri ferrovieri.

Parliamo anche delle ditte appaltate, quest'altra bruttura. Abbiamo 19 mila agenti che lavorano nelle Ferrovie per servizi più o meno vari; sono ferrovieri ma non dipendono dalle Ferrovie, dipendono da un'amministrazione privata, e non sono tutti guardiani di dormitori o pulitori di stazioni: ci sono operai, perchè molti veri e propri servizi ferroviari, come la frenatura, lo scarico del carbone, come il servizio degli scarichini viaggianti, delle merci in partenza e in arrivo negli scali, sono in mano a privati. Perchè? Forse che le Ferrovie dello Stato guadagnano qualche cosa? In proposito, il senatore Corbellini ci ha dimostrato che non è così perchè ogni agente di queste ditte appaltate costa all'Amministrazione (non sono io che lo dico è l'onorevole Corbellini) 668.000 lire all'anno, mentre un operaio delle officine ferroviarie ne costa 575.

CORBELLINI, *relatore*. È diverso: ci sono gli oneri riflessi.

MASSINI. Compresi quelli. Non è tutto. Forse che i lavoratori delle ditte appaltate prendono le 668.000 lire, fra oneri diretti e indiretti, riflessi e stipendi? Io ho qui delle cifre, in cui si dimostra che nell'Italia meridionale il lavoratore appaltato prende 466.000 lire all'anno, compresi tutti gli oneri riflessi. Nell'Italia settentrionale (si vede che sono un po' più furbi) arrivano appena a 540.000 lire; se facciamo la media viene fuori un salario inferiore di 200.000 lire all'anno per agente, che moltiplicato per 19.000 forma oltre tre miliardi all'anno, somma intascata dai signori imprenditori.

CORBELLINI, *relatore*. Bisogna considerare anche la messa in opera, i mezzi e...

MASSINI. Ora anche questo è passivo ferroviario. Io penso che, a parte tutto, anche questa forma d'impiego sia una bruttura di supersfruttamento, ed una Amministrazione statale che si rispetti non dovrebbe prestarvisi. Questi imprenditori non fanno niente; non hanno capitali, non hanno attrezzi, fanno una semplice partita contabile di giro, prendono 668.000 lire da una parte, ne danno meno di 500.000 dall'altra, e intascano la differenza.

Non mi soffermo sulla natura di questi imprenditori, per i quali qualcuno si è un po' intenerito, dicendo che sono piccole imprese, pensionati; in realtà qualche volta ci sono cooperative prestanome, come tutti quanti sappiamo; e qualche volta dietro il nome della ditta c'è qualche altro interesse poco pulito. Bisogna assolutamente che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato non si presti più a questa che io oserei chiamare vergogna dal punto di vista del supersfruttamento e dal punto di vista morale. Al lavoratore basta anche un datore di lavoro e non due e qualche volta anche più.

Ora un altro problema. Quando noi abbiamo reclamato dall'Amministrazione una più razionale distribuzione del personale perchè in certe località il super-lavoro è veramente eccessivo, ci si è risposto che condizioni di carattere oggettivo ostavano, cosicché non si poteva soddisfare la nostra richiesta. Le condizioni di carattere oggettivo erano la mancanza di case. Si può considerare questa una condizione oggettiva? Secondo noi no. L'Amministrazione con le centinaia di milioni, credo

quasi un miliardo l'anno, che spende per missioni, per traslochi momentanei, per affitti di locali privati, potrebbe capitalizzare questa somma costruendo appartamenti che permetterebbero di distribuire il personale nella forma più razionale. E così dicasi per la mancanza di materiali. Non è assolutamente possibile che delle locomotive o dei locomotori sostino non riparati per la mancanza di macchine utensili o di altri mezzi. Un'amministrazione come la nostra, non può assolutamente sottostare a queste cause che sono cause pseudo-oggettive e non oggettive. Basta prendere qualche centinaio di milioni dove si possono prendere e riparare queste lacune. Quando una locomotiva, quando delle macchine utensili sono efficienti, tutta la lavorazione riesce più efficace, più redditizia.

Nel riguardi dell'utilizzo del materiale dal 1947 ad oggi sono aumentati i mezzi di trazione, tra locomotori e locomotive, da 3.650 a 4.000. Ebbene, nel 1947 un solo mezzo di trazione poteva effettuare quasi 30.000 treni-chilometri, oggi se ne effettuano più di 40.000, cioè 42.800. Un maggiore incremento c'è, ma a detrimento del patrimonio e del personale. Ora, le Ferrovie hanno assolutamente bisogno, oltre che di tutti gli altri mezzi di ammodernamento, di nuovi mezzi di trazione e gli ordinativi viceversa vengono sospesi e le fabbriche si chiudono. Noi non possiamo ritenere per buona la tanto ripetuta risposta della mancanza di fondi, noi chiediamo che per l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato si facciano almeno i sacrifici che si fanno per le imprese private. Mi pare che non chiediamo una cosa eccessiva. Così potremo contenere in una misura maggiore la concorrenza tra la « strada » e la « rotaia » e non continueremo a peggiorare le condizioni economiche e di lavoro dei ferrovieri.

Bisogna anche dire che una buona parte di questi tanto malfamati ferrovieri percepisce dalle 25 alle 30-32 mila lire mensili, mentre lo stesso ufficio di statistica parla di oltre 60.000 lire al mese per la famiglia tipo, ed essi sono costretti a mantenersi in agitazione da già quasi tre mesi per poter ottenere qualche miglioramento. È chiaro che quando si fa una politica di tal sorta, quando, anziché migliorare tecnicamente l'Azienda si cerca di peggiorare le con-

dizioni economiche dei lavoratori, è chiaro che bisogna fare una politica di pressione antisindacale, una politica reazionaria. E qui abbiamo anche da questo lato parecchi esempi: prima si è tentato di domare i ferrovieri attraverso la scissione sindacale. I bisogni dei ferrovieri però sono superiori alle scissioni sindacali e dalla scissione è venuta fuori l'unità di azione dei ferrovieri di fronte agli impellenti bisogni. Fallita la scissione si applica il cosiddetto trasloco di servizio per l'attivista sindacale che dà troppo fastidio al superiore diretto o al capo compartimento.

Onorevole Ministro, la pregherei di prendere in considerazione questa mia, sia pure sintetica protesta, perchè con questi benedetti traslochi di servizio bisogna smetterla. Il personale ha capito perfettamente dove vuole andare a finire l'Amministrazione. Non è con questi mezzi che nel 1951 si stronca una organizzazione sindacale che ha 50 anni di vita e di esperienza.

CAMPILLI, *Ministro dei trasporti*. Fuori dal generico, senatore: casi specifici.

MASSINI. Non si può cercare di scompaginare così un'organizzazione sindacale.

CAMPILLI, *Ministro dei trasporti*. Citi casi specifici: bisogna vedere se, dietro questa impostazione politica, ci sono provvedimenti disciplinari riguardanti il servizio.

MASSINI. Non ci sono. Lei si è rifiutato di esaminare qualche caso che le abbiamo sottoposto e lei aveva un'occasione ottima per rendersi conto che la sua supposizione — me lo permetta — era infondata.

CAMPILLI, *Ministro dei trasporti*. Se si riferisce a quel caso specifico, risponderò in modo particolare.

MASSINI. Comunque, le posso citare i casi di La Spezia e di Reggio Calabria. Li esamini tutti e due e vedrà se noi siamo nella ragione. Bisogna anche che una parte dei funzionari delle Ferrovie dello Stato — non tutti però, perchè dicendo tutti farei offesa all'obiettività — ma una parte di loro si persuada che un determinato periodo è finito e che il personale vuole interessarsi non soltanto delle condizioni economiche, ma anche dell'andamento dell'Azienda, e quando ha qualcosa da dire, lo dice, e nel limite del possibile deve essere ascoltato. Che ci sia una specie di suscettibilità da

parte dei superiori per la collaborazione dei ferrovieri, è una politica sbagliata, tanto più che la immissione dei lavoratori alla gestione dell'Azienda è anche prevista dalla Costituzione. La Costituzione se la scordano un po' troppo taluni funzionari delle Ferrovie per ricordarsi di un certo regolamento che porta la data del 1925, e non aggiungo altro. Non aggiungo altro: porta la data del 1925. Allora con la promessa, di cui prendo atto, dell'onorevole Ministro io non insisto più su questa questione. Giacchè ho citato il caso di La Spezia ed il caso di Reggio Calabria, cito anche il caso di Rimini. Ci sono degli agenti che hanno commesso il grandissimo reato, nè di furto nè di assassinio, ma di essere stati un po' troppo vivaci in un certo movimento e sono stati condannati a 5 o 6 mesi di carcere; mi pare che questi sono ricorsi anche in appello, e perchè non rimetterli in servizio, sia pure con riserva, quando noi sappiamo che dal giudizio di primo grado all'appello corrono anni e queste famiglie durante questi anni non sapranno come mangiare? Non si salverebbe nessun parricida, se si riassumessero questi che hanno avuto un alterco con dei compagni di lavoro durante un'azione sindacale, mentre facilmente si rimettono in servizio, sia pure con riserva, quelli che si sono trovati con le mani nel sacco. Credo che sia questo un reato ben più grave!

CAMPILLI, *Ministro dei trasporti*. Anche qui si tratta di un caso specifico e me ne dovrò accertare!

MASSINI. A Reggio Calabria aggiunga anche Rimini, onorevole Ministro!

Per le vertenze sindacali la organizzazione sindacale non è soddisfatta del trattamento che viene fatto; molte vertenze sindacali si trascinano per anni interi senza trovare una soluzione ed in questo non ci guadagna nessuno, non ci guadagna l'andamento del servizio e la tranquillità del personale. È così difficile prendere contatto col Direttore generale e tanto più col Ministro quando una rappresentanza sindacale che ha l'onore di rappresentare da sola oltre il 55 per cento, quasi il 60 per cento, di tutto il personale in servizio, e talvolta anche un comitato intersindacale, chiedono di essere ricevuti per questioni sindacali urgenti. Non si ha tempo e si manda dal

capo di Gabinetto al segretario. Fatto sta che non si riesce a parlare, eppure penso che un contatto, non dico giornaliero, ma un contatto periodico di un dirigente d'azienda con i rappresentanti qualificati della maggioranza del personale non farebbe male a nessuno e molti problemi potrebbero essere risolti con soddisfazione reciproca senza agitazioni. Poi si dice che si fanno troppe agitazioni; ma quando tutte le altre porte sono chiuse, o si ingoia e si tace, o si protesta nei modi permessi dalla legge, non c'è un terzo mezzo. O meglio il terzo mezzo ci sarebbe: occorrerebbe che i dirigenti di questa Amministrazione trovassero il tempo di parlare qualche quarto d'ora settimanalmente con il personale che chiede una qualche cosa.

Onorevoli colleghi, mi avvio alla conclusione e chiedo scusa se sono stato un po' prolisso. Mi sembra di aver dimostrato che nella gestione delle Ferrovie dello Stato e anche nella impostazione del presente bilancio ci siano parecchie cose da modificare, anche radicalmente. Vogliamo che il bilancio rispecchi l'effettiva gestione economica delle Ferrovie perchè il pubblico sappia qual'è la sua gestione, il suo organismo, cosa costa, cosa può rendere e vogliamo far conoscere al pubblico i servizi importanti che compie e che nessun'altra azienda fa a beneficio della collettività. L'Amministrazione delle ferrovie deve sempre più adattarsi alle esigenze industriali e commerciali e sempre meno alle caratteristiche burocratiche degli altri Ministeri. Quindi anche per questo le organizzazioni sindacali hanno chiesto lo sganciamento del personale ferroviario dal resto della burocrazia statale, anche come amministrazione, il cui lavoro specializzato non trova riscontro in nessun altro Ministero. Ma anche qui, per quanto i dirigenti siano per lo sganciamento e così il precedente Ministro e lo stesso Ministro della riforma della burocrazia, nessun passo avanti è stato fatto. Bisogna fare in modo che le Ferrovie dello Stato rispondano sempre meglio ai bisogni della Nazione; questo è il desiderio del personale, che non chiede solo miglioramenti finanziari e di lavoro, ma vuole che la sua opera sia valutata e che renda profitto a tutta la collettività. Questo chiede tutto il personale ferroviario, e l'Amministrazione e il pubblico hanno tutto da guadagnare

da un personale che dia la sua opera con coscienza e bontà e senza eccessive preoccupazioni di carattere economico, familiare e disciplinare. Bisogna, a questo proposito, che l'amministrazione ferroviaria faccia almeno quello che hanno fatto altre Amministrazioni: quando c'è un caso disciplinare da giudicare si nomina una Commissione e sia presente anche la rappresentanza del personale. Nell'amministrazione ferroviaria tutto questo non si è mai riusciti ad ottenerlo, salvo che per periodi transitori, e il personale non si può sentire tutelato. Si dà l'avvocato difensore al paricida, perchè non si dovrebbe darlo al dipendente che incorre in una mancanza disciplinare, piccola o grave che sia?

Chiediamo che tutto questo sia tenuto presente nell'amministrazione ferroviaria. Noi chiediamo un coordinamento integrale di tutti i mezzi di trasporto, compresa la navigazione interna e costiera, come pure l'aviazione civile. Questo può venire dal Consiglio superiore dei trasporti; per quanto il progetto già elaborato sia molto lontano dal soddisfare le esigenze, ma meglio qualcosa che niente. Sappiamo già che nel Consiglio superiore dei trasporti, con la situazione attuale, verranno fuori tutti i contrasti di interessi che io man mano mi sono permesso di esporre, ma, ripeto, sarà discussione, sarà chiarificazione e sarà sempre meglio di niente. E voglio dire ancora che un coordinamento di tutti i mezzi di trasporto noi possiamo averlo solo attraverso la nazionalizzazione di tutti i mezzi di trasporto. Non è una misura rivoluzionaria; altri socialisti, hanno fatto la nazionalizzazione o di tutti i trasporti o di gran parte dei trasporti; noi chiediamo questo come organizzazione ferroviaria, come curatori e dell'interesse collettivo della Nazione e dell'interesse dei lavoratori dei trasporti.

Vorrei chiudere ricordando un episodio. Quando nel 1905 ci fu la grande battaglia, gli anziani la ricorderanno, della scadenza delle concessioni ferroviarie, questa stessa organizzazione che modestamente rappresento fece uno sciopero nazionale a sostegno della cessazione delle concessioni private, a sostegno dell'Azienda statale. Attualmente questa stessa organizzazione si batte e si batterà per la nazionalizzazione dei trasporti, sicura che con questo sistema si tuteleranno gli interessi del Pae-

1948-51 - DCXLV SEDUTA

DISCUSSIONI

28 GIUGNO 1951

se ed anche, per quanto è possibile, gli interessi dei lavoratori dei trasporti. (*Vivi applausi dalla sinistra. Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Oggiano, il quale nel corso del suo intervento svolgerà due ordini del giorno, da lui presentati insieme con il senatore Mastino. Se ne dia lettura.

RAJA, *Segretario*:

« Il Senato invita il Governo ad adottare per le linee ferroviarie della Sardegna in concessione — in attesa che venga definitivamente approvata e diventi operante la legge sui "provvedimenti per l'esercizio e per il potenziamento di ferrovie e di altre linee di trasporto in regime di concessione" — i provvedimenti di contingenza, indispensabili ed urgenti, atti a migliorare i servizi ».

« Il Senato, tenuto conto delle misere condizioni in cui versano gli assuntori di stazioni ferroviarie nelle linee sarde in concessione, invita il Governo ad intervenire perchè tali condizioni siano migliorate ed in particolare sia fatto a tali assuntori il trattamento assicurato agli assuntori nelle linee ferroviarie di Stato ».

OGGIANO. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, a me, che non sono competente, piace ancora rilevare quello che è stato già detto da un oratore al quale è riconosciuta grande competenza: questo bilancio e la relazione del senatore Corbellini sono due documenti di grande valore; il Ministro ed il relatore sono due personalità di altissimo rilievo, riconosciute come dinamiche e volitive. Vorrei che esse fossero consenzienti e volitive anche in ordine a quello che io mi appresto a dire.

Particolarmente della relazione dell'onorevole Corbellini è stato detto che si tratta di un lavoro di notevole pregio, dotto e minuzioso, animato da una ampia serie di lodevoli propositi e ben basato su una non meno ampia serie di indirizzi e di progetti. Dico la verità: è un lavoro che dimostra il valore del suo autore, ma dà anche, a me particolarmente, un senso quasi gioioso di questa ansia da cui è presa l'Italia, e l'Amministrazione delle ferrovie in ispecie, di voler giungere ad un sempre migliore avviamento e sistemazione dei servizi: è una relazione, per dir così, che dà la dimo-

strazione di come l'Azienda ferroviaria e dei trasporti rappresenti veramente la base, non la sola ma certo di grande importanza, della vita sociale italiana. E, seguendo le spiegazioni e i suggerimenti che nella relazione sono contenuti, io non ho potuto sottrarmi alla impressione che ogni buon italiano debba provare, nel vedere risorgere la Nazione dalla situazione dolorosa nella quale era precipitata ed avviarsi, come dicevo poc'anzi, ad una situazione sempre più soddisfacente.

Certo non è nuovo quello che io metto in rilievo. Gli stessi stranieri, di fronte a determinate realizzazioni delle Ferrovie italiane, si sono dimostrati apertamente e vivamente compiaciuti: non è troppo lontana nel tempo la dichiarazione che è stata fatta in proposito da alcuni viaggiatori inglesi. È da aggiungere che i visitatori si sono pronunciati dopo essere scesi alla stazione di Termini e dopo aver ammirato quanto è stato fatto per la Capitale. E la Capitale non è tutta l'Italia, come le stazioni ferroviarie italiane non sono la stazione di Termini. Ma in complesso si deve riconoscere che l'opinione pubblica, anche internazionale, è piuttosto benevola e favorevole. In una discussione così alta, così larga, e che ha riferimento ad uno stato di cose da qualificare brillante, certo può fare un effetto non buono un intervento mio, di uno della periferia, che tratta non un problema di natura generale, ma un problema o dei problemi di limiti modesti, con fini particolari, in un campo limitato.

D'altra parte non si può farne a meno; e d'altra parte chi si accinge a trattare problemi di ordine generale deve partire dal presupposto che quei problemi generali corrispondano perfettamente ai problemi parziali che vi si assommano. Non sarebbe cosa da far piacere se un bilancio, affermato come grandioso, una relazione riconosciuta come pregevole, si allontanassero dalla considerazione di particolari situazioni — piccole, alcune, ma reali — quasi volendo trascurare e dimenticare gli scorci del quadro; un quadro bello, splendido, ma i singoli tratti del quale, i piccoli punti, è pur necessario che si riconoscano, che si arrivi a vederli.

Ora, quello che io intendo dire di particolare è già indicato negli ordini del giorno poc'anzi letti. Non dispiacerà che io riprenda un tema che, mi si può osservare, è stato trattato altre volte.

1948-51 - DCXLV SEDUTA

DISCUSSIONI

28 GIUGNO 1951

È vero, se n'è parlato da quasi tutti i rappresentanti della mia Sardegna e da me stesso; e qualche volta, due anni fa salvo errore, c'è stato anche un piccolo scontro, più per malinteso, forse, che per altro, perchè io penso che, nonostante il viso che nel momento mostrava un po' arcigno l'allora Ministro ed attuale relatore onorevole Corbellini, egli avesse una tale buona disposizione di spirito e fosse animato da un tal sentimento di affetto per la mia terra, che tutto quell'apparato di battaglia non fosse proprio altro se non un apparato momentaneo e superficiale. Se così è, e poichè pur non conoscendo personalmente il Ministro, so, per i fatti che si dicono di lui, che egli non è meno animato da propositi buoni, come dimostra nella direzione della Cassa del Mezzogiorno, al riguardo dei problemi isolani, io ho da bene sperare dalla presenza delle due eminenti personalità per questi problemi che, nonostante il tema sia stato agitato altra volta, io ripresento. Ma perchè li ripresento? Per una semplice ragione, che dovrebbe essere superfluo sottolineare. Se ne parla, perchè c'è sempre la necessità viva ed urgente alla quale non si è ancora soddisfatto; e finchè a quei problemi o a quelle questioni non si darà una soddisfazione o una soluzione è evidente che se ne dovrà riparlare, ed io ne riparerò sempre a costo di annoiare coloro che devono ascoltare. A costo di annoiare... Ma penso che non si debba arrecare noia al Senato. Dovrebbe essere ben trista cosa se il Senato piacevolmente disposto a sentire parlare di centinaia e centinaia di chilometri di nuove ferrovie costruite, di perforamenti di montagne, di perfezionamenti e progressi tali da avvicinare l'Italia al livello delle grandi Nazioni più progredite, passasse sopra, invece, quasi intollerante, alle cose domestiche ed elementari e quindi indispensabili della vita della Nazione. Non si può ignorare ciò che costituisce l'ossatura e l'apparato, dirò così centrale e più appariscente della vita nazionale, ma non si può fare a meno di tenere presenti la necessità ed i difetti locali, i fatti della periferia e della provincia per nulla soddisfacenti, come dimostrerò tra poco.

Altra volta ho detto che può sembrare una rappresentazione da muovere un po' il riso

questa, tanto sono curiose ed anormali certe situazioni. Ma sotto l'apparenza del riso o del faceto c'è qualcosa che è profondamente serio e doloroso, nelle cose in sè e in me che vi parlo. Talvolta si può parlare un po' sorridendo di certe condizioni nostre, di certe condizioni delle povere province che a mala pena riescono a farsi ascoltare. Non trovano facile farsi ascoltare. E viene da pensare che qualcuno dica che, a riguardo di esse, i responsabili del Governo si comportano come certi ricchi presuntuosi, secondo i quali chi fa la parte del povero deve essere mandato in cucina, i poveri non devono essere ricevuti nelle sale da ballo, dove intervengono anche i forestieri in pompa magna, per un ricevimento brillante. Ma non credo che questo si possa dire dei governanti italiani. Perchè, se così fosse, triste sarebbe l'Italia! L'Italia non deve pensare a fare smargiassate, non deve dare l'impressione della nazione orpellata, ricca di ciondoli, che vuole dare spettacolo di grandiosità; l'Italia deve proporsi una strada media da seguire, ma media per tutti, buona e facile ma tale per tutti. Di più si può osservare: che cosa vai a chiedere ancora, tu della Sardegna, con la Cassa del Mezzogiorno, con un progetto di legge sul potenziamento e ammodernamento dei servizi ferroviari in regime di concessione? Non si è nominato anche di recente un Comitato per un piano di rinascita in base all'articolo 13 dello Statuto sardo? Ma insomma che cosa volete? Ed io rispondo: è vero, sono tutte belle cose. Ma non so se la Cassa del Mezzogiorno possa occuparsi di questioni ferroviarie.

CORBELLINI, *relatore*. No!

OGGIANO. Il relatore ha fatto accenno alle ferrovie sicule come di un argomento che debba cadere sotto il controllo della Cassa, ma anch'io ritengo che la Cassa del Mezzogiorno di questioni ferroviarie o portuarie non potrà occuparsi. Poi, la legge sul potenziamento e ammodernamento dei servizi ferroviari in concessione è ancora allo stato di progetto. Il Senato l'ha discussa (sono intervenuto anche io nella discussione) e l'ha approvata. Ma quella legge è dovuta passare alla Camera e chissà quando verrà perfezionata; potrà tornare anche al Senato, che potrà rivederla; e potrà andare ancora una volta alla Camera.

Si tratta di provvedimenti senza dubbio buoni, ma un po', scusatemi, a babbo morto. Chissà quando ci arriveranno. Ed il Comitato speciale per la Sardegna, che sta per costituirsi, anzi è già stato costituito (ha inaugurato, mi pare, il Comitato, l'onorevole Campilli il 25 di questo mese, potrà occuparsi, tra le diverse questioni che tratterà, anche delle ferrovie? Ci saranno anche queste, ma è una cosa dubbia. Non si sa bene perchè il suo programma non è ancora ben definito. Quello che importa considerare è lo stato attuale delle cose; perchè, badate onorevoli senatori, a noi della Sardegna, e penso che anche a varie altre regioni d'Italia, meridionale soprattutto, può avvenire quello che talvolta avviene, scusate se ricorro ad un paragone di questo genere, allo straccione, a colui che soffre la fame, a colui che non ha lavoro, quando invoca soccorso. Può dirsi allo straccione: attendi, che in avvenire avrai un bell'abito. E a colui che soffre la fame: ti farò un bel pranzo, col tempo. E a colui che soffre il freddo e che è senza tetto: ti farò una casa. Ma in avvenire. Ed intanto? Intanto non si dà un panno, non si dà un pane, non si dà un ricovero! Anzi, se io dovessi, onorevoli senatori, spingere ulteriormente il grottesco, dovrei dire che colui che è straccione o mezzo nudo corre il pericolo di essere rastrellato dalla polizia per violazione delle note disposizioni di pubblica sicurezza; colui che è nudo non può continuare a circolare; e colui che è affamato non può lamentarsi e chiedere perchè la questua non è consentita! E così via di seguito. Ma voi non potete, rispetto alla Sardegna e ai problemi che vi presento, presso a poco considerare la cosa allo stesso modo. Nè potete seriamente dire: in avvenire voi avrete tante belle cose, tante belle cose, per cui non avrete più motivo di parlare. Poichè è facile e semplice rispondervi: quando noi le avremo, non diremo più una parola di biasimo e di protesta, ed anzi ricorderemo con animo grato coloro che, benevolmente, le avranno preparate ed eseguite ed ogni volta che essi si presenteranno da noi faremo loro una cordialissima accoglienza. Ma per oggi è necessario che qualche rimedio si trovi e qualche cosa si faccia. Ecco quello che io affermo. E domando: in attesa che Comitati e leggi e provvedimenti, che

sono in studio o debbono entrare in studio, abbiano la loro efficacia, che cosa si fa? Si possono lasciare le cose nel modo attuale? No, non si può lasciarle così, a mio modo di vedere, altrimenti l'Italia viene meno al suo grande dovere. Credo che, se da una parte si parla di elettrificazione di linee, di costruzione di nuove linee, e (perchè c'è in progetto anche questo) se si parla di *tunnel* e trafori nuovi nelle Alpi, di doppi binari, e così via di seguito; se si parla di questo e se ne parla a dimostrazione di come ci sia questa ansia quasi incontenibile che spinge gli italiani verso, dicevo, poc'anzi, una situazione migliore e di prestigio, credo che l'Italia non faccia una bella figura con quelle province diseredate che costituiscono (non debbono costituire ma nella realtà costituiscono) una specie di peso, il pericolo permanente di una tiratina alla giacca, quando per caso ci si dimentica di loro.

La Sardegna è in genere in una triste situazione. Così si trovano certo anche altre regioni. Ma per le altre regioni non ho potere e presunzione di intervenire. Ci sono infatti tanti valorosi rappresentanti di quelle nobili regioni che per conto loro e degnamente tratteranno le diverse questioni che le riguardano, ma per la Sardegna debbo dirvi questo: noi abbiamo, per fare una descrizione dello stato attuale delle cose, una rete ferroviaria di vario genere: rete ferroviaria di Stato, diversi tronchi, per totali 431 chilometri; ferrovie secondarie, strade ferrate complementati, per 973 chilometri all'incirca. Vorrei ricordare, ma senza proposito di intrattenermi troppo, che per la Sardegna era già stato fatto un programma piuttosto buono. Se uno si mette davanti la carta dell'isola, vede come i tronchi costruiti rappresentano l'inizio di una rete che doveva essere completata e che tuttavia non lo è stata. A parlare solo della mia provincia, della provincia di Nuoro, si aveva un progetto per la prosecuzione del tronco che da Cagliari porta a Tortolì e Arbatax e doveva arrivare fino ad Olbia; un progetto per la prosecuzione del tronco che arriva a Sorgono e che doveva arrivare fino a Nuoro; un progetto per la costruzione di un tronco che da Nuoro doveva portare per Bitti a Monti e da qui innestarsi nella linea per Tempio; un progetto infine per un tronco che do-

veva da Nuoro scendere ad Orosei ed incontrarsi con l'altra linea proveniente da Tortoli per Olbia. Mentre avevamo un insieme di progetti come questi (ed alcuni rimontano a 30-40 anni fa) altri se ne sono annunziati verso il 1926. È appunto del 1926 una legge, che non sono riuscito a procurarmi altro che per la data, nella quale si parla di programmi per le nuove concessioni ferroviarie in Sardegna. Orbene, mentre era pronto questo piano di opere ferroviarie, non solo non si sono avute costruzioni nuove, non solo non si è avuto un miglioramento nelle costruzioni già effettuate, ma siamo andati verso un peggioramento straordinario da un anno all'altro.

Onorevoli senatori, qualche mese fa si è avuta in Sardegna la visita di ospiti graditissimi, i rotariani, venuti da tutte le parti di Italia e specialmente dalla Lombardia. Naturalmente non sono venuti in viaggio per le linee secondarie dell'Isola: hanno potuto avere a disposizione un transatlantico ed hanno visto la Sardegna panoramicamente, in crociera, senza dubbio riportando un'impressione tra le più belle. Penso che se appena appena fossero scesi nell'interno ed avessero viaggiato in quei carrettini che noi abbiamo...

GENCO. Ne abbiamo di peggiori in Puglia!

OGGIANO. Ci possiamo stringere la mano, allora. Ma non è una buona ragione, questa del male comune, per non rilevare il male. Essi avrebbero riportato certamente un'impressione diversa da quella che hanno avuto. Vediamo un po' se potete viaggiarvi voi, onorevole Campilli, che dovrete visitare l'Isola per ragioni inerenti alla Cassa del Mezzogiorno...

Vi va data lode di questo perchè vedere direttamente le questioni significa avviarle subito a soluzione. Come andrebbe data lode a tutti quegli italiani, e senatori in ispecie, che volessero prendersi vaghezza, se non altro per il dovere che deriva loro — ai senatori — dal mandato parlamentare, di avvicinarsi un po' a noi, visitandoci. Noi li ricambiamo, quando possiamo. Andiamo a visitare le regioni d'Italia, quando è possibile, non solo come viaggiatori (certo poveri) desiderosi di godere delle loro bellezze, ma anche come osservatori. E badate che effettivamente da queste osservazioni è sorta la tenace insistenza della Sarde-

gna, soprattutto da 30 anni a questa parte, nel chiedere che le sia resa giustizia. Dipende da esse se al Senato, alla Camera, nella stampa e nella vita nazionale si sono portati uno spirito e un accento nuovi riguardo alle questioni della Sardegna.

Vorrei dunque invitarvi, onorevoli colleghi, ma vi avverto che non trovereste i mezzi di comunicazione di cui potete godere viaggiando, ad esempio, nei direttissimi Roma-Milano. Vi accennava poc'anzi il senatore Massini, rilevando i grandi benefici delle linee elettrificate, che consentono viaggi comodissimi a cento all'ora. In Sardegna tutto questo non si conosce. Si conosce ben altro. Infatti quanto ad orari e velocità di percorso nella parte delle linee secondarie, io trovo: Macomèr-Bosa, chilometri 49, con treno ordinario, durata del viaggio 2 ore e 2 minuti; Macomer-Nuoro (Nuoro è capoluogo di provincia ed è considerata, con una certa simpatia, come cittadina in posizione avanzata di progresso anche dal punto di vista intellettuale) 63 chilometri, 3 ore e 30 minuti; Iglesias-Palmas Suergiu, chilometri 34, 2 ore e 35 minuti; Sassari-Alghero (Alghero è il lido di Sassari; quindi, d'estate soprattutto, grande affluenza di pubblico sassarese che vuole specchiarsi nel suo bel mare) 35 chilometri, un'ora e 35 minuti (a parecchi passa così la voglia di divertirsi...); Gairo-Ierzu, chilometri 9, 25 minuti; Villacidro-Villamar-Isili, chilometri 70, 4 ore e 30 minuti; Mandas-Sorgono, chilometri 97, 5 ore e 25 minuti; Monti-Tempio, chilometri 40, un'ora e 50 minuti; Cagliari-Mandas-Tortoli-Albatàx, chilometri 229, ore 12, dico dodici; Siliqua-Calasetta, chilometri 80, 3 ore e 37 minuti; Villamar-Ales, chilometri 27, un'ora; Tirso-Chilivani, chilometri 79, 5 ore e 40 minuti; Sassari-Sorso, chilometri 11, 25 minuti; Sassari-Tempio-Palau, chilometri 150, quasi sette ore.

Siamo dunque ad una media, su per giù, di 20 chilometri orari.

Aggiungo che, se uno avesse vaghezza di fare ora un bel bagno turco, potrebbe procurarselo viaggiando semplicemente in qualcuna di queste linee. Vi si trova un caldo confortevole, e si può fare a meno dei bagni termali; anche spendendo poco, in fin dei conti!

Per la verità alcune di queste linee sono servite anche da automotrici; e per la verità affermo che le automotrici riducono di molto la durata del viaggio. Questo rilievo è importante per quello che dirò. Ma alcune di queste linee non hanno affatto automotrici e in più si riposano alla domenica come vuole il Signore. Di domenica non sopporta sacrifici neanche la rotaia. Vi sono tre o quattro linee che la domenica non c'è verso di farle camminare e si adattano a riprendere la fatica solo il lunedì.

Questa è la situazione in Sardegna per quanto riguarda gli orari, cioè la durata dei percorsi. Spenderei parole superflue a richiamare la vostra attenzione sullo stato delle ferrovie, perchè mi è sembrato dalle discussioni precedenti che per lo meno una certa informazione a questo riguardo ci sia. Non per nulla ci sono i direttori compartimentali. E so che sono andati al Ministero progetti e relazioni di vari Enti e rappresentanze. Se mi avete detto, ogni volta che se n'è trattato, che conoscete i progetti e le proposte e le richieste, è segno che non solo essi vi sono arrivati, ma li avete anche letti e meditati. Orbene, dicevo, se le cose stanno in questo modo, possibile non si possa trovare rimedio? L'armamento è deficiente; non solo, ma è pericoloso. Voi lo sapete. Del resto sentite un episodio fresco fresco che io ho rilevato da un giornale isolano del 24 corrente. Basta questo episodio a darvi la rappresentazione esatta di quello che è il servizio delle nostre ferrovie secondarie. L'« Unione sarda » del 24 giugno, sotto il titolo « Ferrovie isolane: un treno deraglia e riparte il giorno dopo » diceva: « Il treno 712 proveniente da Ozieri e diretto a Tirso ha deragliato al chilometro 32,100. L'incidente è accaduto alle 12,50 di venerdì ed è stato causato dalla improvvisa rottura del ceppo dei freni che provocava il ribaltamento di un carro merci e il conseguente slittamento del convoglio che ha subito pochi danni e che riprendeva il viaggio alle ore 8 del giorno successivo ».

In Sardegna arriviamo a grotteschi di questo genere; un treno si permette il lusso di fermarsi o si ferma per quelle ragioni, ma nessun altro può passare. Già non ve ne saranno, ma se ve ne fossero che volessero o dovessero passare, nessuno lo potrebbe: la strada è tenuta a

buon diritto da quello che si è fermato e che sarà rimesso a posto ed in movimento con tutta calma... Ora, davvero l'episodio si presta ad una rappresentazione scherzosa (come accennavo prima) ma è veramente doloroso...

CONTI. Lo ripetiamo tutti i giorni.

TRÓIANO. E intanto preparano la guerra.

CONTI. Macchè guerra! (*Commenti*).

OGGIANO. ...è doloroso veramente. Che cosa vogliamo concludere? Che si debba restare all'infinito in questa condizione? Che si debba attendere che la Nazione dichiari la propria impotenza? Ma diamine, una nazione come la Italia che dà, o pretende di dare, ogni giorno spettacolo e segni di grandezza e pretende di farsi applaudire per l'amministrazione fiduciaria in Colonia, deve poi, nel proprio territorio, offrire spettacoli di questo genere? Ma perchè l'Italia non fa uno sforzo? Perchè deve lasciare inascoltata la nostra voce? Perchè l'Italia deve consentire che gli spiriti buoni che ci sono nell'Isola si uniscano a quelli che non sono buoni? Perchè l'Italia deve consentire per l'eternità che ci sia una regione come la Sardegna, e che ci siano tante altre regioni nell'Italia centrale e meridionale, e perfino nell'Italia settentrionale, che reclamano invano, che fanno invano appello alla solidarietà nazionale, per il compimento del dovere nazionale?

RICCI FEDERICO. Anche in Liguria ci sono questi inconvenienti.

OGGIANO. Appunto...

Voce dal centro. Ed allora?

OGGIANO. E allora, bisogna rimediare. Se dovessi fare delle proposte, naturalmente piccole proposte e caute, perchè sono un incompetente, potrei anche dire questo: se con le automotrici si arriva a ridurre di un buon terzo la durata del viaggio, perchè non si pensa ad introdurre dappertutto e per tutte le corse delle automotrici? Perchè, se il ritardo dipende dalla insufficienza di forze delle locomotive comuni, non si pensa a sostituirle con questi mezzi? Oppure basterebbe raddoppiarle, ricorrendo alla doppia trazione. Io non lo so. Dico questo per dimostrare che non vi sono cose impossibili, che non è vero che non si possa migliorare la situazione. Dico che si deve migliorare e non rimanere indifferenti. Ma che cosa dobbiamo dirvi (o volete che si vada per le piazze mentre

preferiamo dirlo qui?) per farvi muovere? Come dobbiamo chiedere ormai? E sì che facciamo appello al senso di dovere dei deputati e dei senatori e al senso di dovere dell'opinione pubblica!

Onorevoli senatori, io ho preso la parola per denunciare ancora una volta uno stato di cose che è vergogna per l'Italia. Ascoltate la voce degli umili...

CONTI. Ma che umili!

OGGIANO. Mi permetta. Io non parlo della umiltà che lei intende. Io ho sufficiente dignità, e devo averla in rappresentanza della mia Isola. Parlo di umili nel senso che chiediamo senza superbia sciocca. Parlo di umili nel senso che stiamo nella giustizia e nei limiti della giustizia anche nelle proteste e nelle richieste, e questo dovrebbe persuadervi di più ad ascoltarci e soddisfarci. Ecco in qual senso io parlavo di umili che chiedono, che reclamano. Dicevo: non dateci l'impressione che voi ritenete essere noi i parenti poveri da lasciare in cucina, da ricevere soltanto quando non c'è nessuno. Guardatevi. D'altra parte non fate i superbi, perchè un po' siete poveri anche voi, per lo meno di fronte alla situazione di altre Nazioni. Quindi non siate « ruscelletti orgogliosi », come in quella tale poesiola. Mettiamoci un po' allo stesso livello. Ascoltate le nostre parole, rendetevi conto dello stato di esasperazione dell'opinione pubblica nostra. E, per quanto l'avvertimento possa sembrare una ripetizione, e venire da uno che non ha competenza per darlo, badate che la storia vi giudicherà. Perchè è venuto il momento in cui l'Italia deve mostrare se veramente ha affetto e riconoscenza per le regioni che si sono sacrificate per lei, regioni che sono egualmente figlie sue. Perchè, se è giustificato che si gridi viva la ricchezza, viva la Fiera di Milano, dove anche il nostro cuore di isolani, di regionalisti lontani e poveri ha esultato e si è commosso di fronte allo spettacolo di questa nuova grande forte espressione di volontà e di progresso, anche la piccola Fiera delle pecore di Macomer deve impressionare e deve interessare i governanti, anche gli sforzi della mia Terra devono essere apprezzati e secondati. Oltre la Fiera di Milano e le grandiose affermazioni dell'Italia, voi dovete tener conto di quella che è la vita media delle pro-

vince di periferia, che sono le più ferme e sicure, quelle da cui non vi vengono grattacapi. Dalla Sardegna non è venuto nessuno a speculare e frodare con la valuta, dalla Sardegna non è venuto nessuno a rubare nelle casse dello Stato. Anche per questo voi avete il dovere di ascoltarci e di soddisfarci. (*Vivi applausi*).

Passo al secondo ordine del giorno. Vi è un'altra piccola questione di cui bisogna tener conto. Perchè le piccole modeste cose sono quelle che io stasera preferisco trattare. Vorrei che voi aveste il cuore come l'ho io (senza dubbio lo avete anche più generoso e più grande del mio, intendo riferirmi alla impressione del momento) per comprendere il movente e lo scopo di questa presentazione. Il secondo ordine del giorno parla di una categoria di persone veramente umili, gli assuntori delle ferrovie secondarie. Non aggiungo parole. Il commento potrebbe sembrare rettorica ed io sono contro la rettorica. Vi leggo quindi qualche comunicazione che ho ricevuto a questo riguardo. Prima: « Gli assuntori appartengono al personale di stazione con le mansioni identiche ad un capostazione di ruolo. Dal 1923, anno di istituzione di questa categoria di lavoratori, essi vengono considerati datori di lavoro perchè assunti con contratto a termine. La retribuzione nel 1941 (dal 1923) era di lire 600 lorde al mese. Dal 1942 a tutto il personale delle ferrovie complementari sono stati concessi regolarmente gli aumenti di legge. Gli assuntori invece non hanno avuto gli aumenti e solo dopo lunga lotta sono riusciti ad avere in quattro riprese l'aumento a lire 12.000. (Ne hanno per godere e spaccinare!). Tuttora percepiscono tale salario (nel 1951!) fanno dieci ore di servizio al giorno compresi i festivi e sono privi di tutte le assicurazioni e assistenze, sanitaria, infortuni, invalidità e vecchiaia ecc. (evidentemente non possono ammalarsi, nè dovrebbero morire, ma se si ammalano, certamente muoiono). Con 12 mila lire non arrivano a comprare neppure il pane e alla vecchiaia saranno costretti a mendicare. Da cinque anni questi lavoratori sono in lotta per troncare l'ingiustizia, ma finora nessuno li ha aiutati ».

Seconda comunicazione: « Data la disperata situazione degli assuntori di stazione derivante dall'inumano trattamento economico praticato

1948-51 - DCXLV SEDUTA

DISCUSSIONI

28 GIUGNO 1951

dall'Amministrazione da cui dipendono, essi hanno avanzato presso il Ministero del lavoro (ma non è detto che, per questo, il ministro Campilli non debba occuparsene) le seguenti richieste: 1) che venga stipulato un accordo tendente a trasformare l'attuale posizione di appaltatori, che non è appropriata, in quella di semplici lavoratori subordinati, come realmente è, concedendo agli assuntori tutti i benefici contemplati dalla legge vigente in materia di lavoro subordinato; 2) che in via subordinata e transitoria, e con tutta l'urgenza che il caso richiede, venga aggiornato il canone di quasi appalto in modo che con aggiunta di una congrua indennità di contingenza e col punteggiaggio si possa assicurare all'assuntore quel minimo indispensabile a condurre una vita decorosa; 3) che gli oneri derivanti dal mantenimento in servizio di un manovale, della cui opera non si può fare a meno, vengano assunti dall'Amministrazione ferroviaria (il che vuol dire che con 12.000 lire al mese gli assuntori pagano oggi anche i necessari dipendenti); 4) che per equità e giustizia venga estesa agli assuntori delle Complementari e Meridionali Sarde la legge n. 405 del 1946 per gli assuntori delle ferrovie dello Stato ».

Spiegherò tra poco la portata di quella legge. L'ultimo documento, molto laconico ma espressivo, è questo. Sentite che invocazione! Credo che debba fare impressione: « Data la posizione disperata di questi poveri lavoratori, le richieste accluse hanno carattere di massima ed estrema urgenza ». Ditelo ora voi se vi è urgenza! Dicevo che intendevo richiamare la legge del 12 ottobre 1946, n. 405, sul trattamento economico degli assuntori ferroviari dello Stato, a dimostrazione del come si tratti proprio di una condizione disperata, anzi disperatissima che ha bisogno di immediate provvidenze. Tenete presente quello che ha stabilito la legge a proposito degli assuntori ferroviari delle linee di Stato. All'articolo 2 si dice che le competenze agli assuntori ferroviari saranno costituite da una retribuzione mensile e da una indennità di carovita variabile, salvo il caso previsto dall'ultimo comma dell'articolo 4. All'articolo 3 si dice: « La retribuzione mensile fissa sarà determinata prendendo come base la retribuzione al 1° gennaio 1939 adeguandola, se

occorre, alla attuale entità delle prestazioni e maggiorandola del 440 per cento ». Non hanno avuto da ingrassare certamente gli assuntori delle ferrovie di Stato. Ho sentito che qualcheuno degli oratori di ieri vi ha accennato, e particolarmente vi ha accennato l'onorevole Massini poco fa. Tuttavia questi assuntori si possono considerare in una situazione per lo meno umana di fronte alla situazione bestiale nella quale si trovano gli assuntori delle ferrovie sarde. Quattrocentoquaranta volte di aumento sullo stipendio del 1939, nel 1946, anzi con effetto dal 1° ottobre 1945, per gli assuntori delle Ferrovie dello Stato. Ma quegli assuntori nostri, quei poveri, quegli umili assuntori delle ferrovie sarde sono presso a poco al livello del 1939 e non sono riusciti neanche ad aumentare lo stipendio di venti volte. Mi pare che...

RICCI FEDERICO. Quattro volte e mezzo!

OGGIANO. Pensate, quattro volte e mezzo! Ogni commento guasta. Ebbene io ho fatto quel che dovevo fare. Dovevo parlare di problemi particolari senza il proposito di offuscare il quadro dei problemi generali fatto da alcuni di coloro che mi hanno preceduto, o di attenuare il successo di coloro che, come il relatore, hanno avuto la possibilità (la stampa ne ha parlato) di dare veramente un saggio splendido delle condizioni della Nazione, dell'ansia, dicevo poc'anzi, da cui è presa la Nazione nel voler affermare la sua straordinaria efficienza anche nel campo ferroviario, come nel campo industriale ed economico.. Non volevo guastarlo e non l'ho guastato certamente. Ma onorevoli senatori, onorevole Ministro, ed anche lei, onorevole relatore, che l'altra volta, dicevo, sembrava fare un po' il viso arcigno, siateci benevoli, fate il vostro dovere, venite incontro alle nostre richieste, date la impressione, vi dicevo, che finalmente in Italia c'è una giustizia riparatrice, non solo a parole ma una giustizia di fatto e non consentite che nell'attesa le cose volgano al peggio. Nell'attesa vana questo potrebbe verificarsi. Ma ciò è ben lontano, io voglio sperare, dai vostri propositi e dalle vostre aspirazioni. È meglio pensare che, se qualche volta taluno di voi si ferma nell'azione che da lui si attende, lo fa perchè preso e dominato dal più grande, non vorrei dire dal più prepotente, da quello che sembra più vicino e più

1948-51 - DCXLV SEDUTA

DISCUSSIONI

28 GIUGNO 1951

importante, e trascura il resto. Però, è sempre da ricordarè che, come entità, quel resto dei poverelli, dei modesti, di quelli che soffrono e stentano ad ottenere, rappresenta i tre quarti della Nazione; e su quei tre quarti sono edificati la ricchezza ed il privilegio dell'altra quarto.

Onorevoli senatori, vogliate approvare gli ordini del giorno che sono sottoposti al vostro esame e compirete così un atto di vera e bella e consolante giustizia. (*Vivi applausi. Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Ciampitti, il quale nel corso del suo intervento svolgerà l'ordine del giorno da lui presentato. Se ne dia lettura.

RAJA, *Segretario*:

« Il Senato, considerato che da circa 8 anni perdurano gli effetti deleteri della distruzione bellica della ferrovia Sulmona-Isernia-Vairano, per cui le popolazioni degli Abruzzi e del Molise sono state e sono tuttora private delle comunicazioni ferroviarie dirette coi grandi centri di Napoli e di Roma;

tenuto conto che le dette due regioni sono fra le più duramente provate dagli eventi bellici, e, come tali, meritevoli più di ogni altra delle cure del Governo, laddove sono state trascurate al punto che, mentre sono stati ripristinati circa 1.000 chilometri di strade ferrate, sui 1.200 circa distrutti o gravemente danneggiati dalla guerra, la Sulmona-Isernia-Vairano è dispiacevolmente e ingiustamente rimasta a far parte dei residuali 200 chilometri non ripristinati, con evidenti gravissimi danni dell'economia generale delle ridette regioni e delle esigenze incontestabili dell'industria e del commercio locali;

considerato, d'altra parte, che gli Abruzzi ed il Molise hanno titoli non pochi nè trascurabili alla maggiore considerazione ed alle cure più sollecite del Governo, anche per porre, sia pure parzialmente, riparo allo stato di arretratezza e di abbandono, in cui per secoli sono stati tenuti;

avuto, altresì, riguardo alla considerazione che la necessità della ricostruzione della Sulmona-Isernia-Vairano fu implicitamente riconosciuta, essendosi ripristinati i tratti Sulmona-Roccaraso e Carpinone-Isernia, per com-

pletivi 43 chilometri, mentre attualmente si tratta di comporre e ricongiungere i monconi già esistenti, il che non importa una spesa eccessiva nè rilevante;

subordinatamente, rilevato che sulla tratta Isernia-Vairano (che il Ministero dei trasporti ha riconosciuto e dichiarato necessaria ed urgente) già è stato effettuato il primo gruppo di lavori di ripristino, per una spesa di oltre 500 milioni e pochi giorni fa sono stati appaltati, per altri 164 milioni, i lavori di completamento del celebre viadotto Santo Spirito, per modo che, questo effettuato, non resta che attendere al ripristino della parte residuale della Isernia-Vairano, il che richiederà una spesa più che limitata, se non addirittura irrisoria;

invita il Governo:

1) in linea principale, a disporre il ripristino della tratta ferroviaria Sulmona-Isernia-Vairano nella parte non ancora ricostruita;

2) subordinatamente, a disporre l'integrale completamento della tratta Isernia-Vairano ».

PRESIDENTE. Il senatore Ciampitti ha facoltà di parlare.

CIAMPITTI. Onorevole Presidente, onorevole Ministro dei trasporti, onorevoli colleghi.

Il mio ordine del giorno è di una semplicità eccezionale e non richiede pertanto lunga illustrazione nè commenti abbondanti. Quindi io non dovrò abusare della vostra benevolenza nè vorrò sottrarre del tempo prezioso ai vostri lavori e tanto meno violare le disposizioni del Regolamento che trovano nel nostro beneamato Presidente un rigido custode ed un interprete infallibile.

Il problema che contempla il mio ordine del giorno è di carattere regionale e locale ma, per vari aspetti, bene si inquadra nel complesso di quei problemi a carattere nazionale che, nel campo delle ricostruzioni ferroviarie, attendono la loro soluzione. Intendo parlare della non ancora compiuta ricostruzione della ferrovia Sulmona-Isernia-Vairano.

Questo problema è da molto tempo discusso ed affatica gran che tutti gli interessati della regione abruzzese-molisana, tanto che due anni fa, nel settembre 1949, fu tenuto a Castel di San-

gro un grande convegno al quale intervennero rappresentanti sia dell'Abruzzo che del Molise ed io ebbi l'onore in quella occasione di fare una relazione che rifletteva appunto la mancata ricostruzione di questa grande ed importante arteria ferroviaria. In sostanza si lamentava che a distanza di circa otto anni dalle distruzioni arrecate dagli eventi bellici la ferrovia Sulmona-Isernia-Vairano non era stata ancora ricostruita, o meglio era stata ricostruita semplicemente in due tronconi: Sulmona-Roccaraso e Carpinone-Isernia. Sicchè si tratta ora di congiungere questi due tronconi per completar la ricostruzione di tutta la linea da Sulmona a Vairano, linea che ha un interesse rilevante non solo per i molisani e gli abruzzesi, ma anche per gli abitanti delle regioni limitrofe, che attraverso l'Abruzzo e il Molise debbono raggiungere Napoli e Roma e le altre città della Campania e del Lazio. Le conseguenze della mancata ricostruzione di questa linea, sotto molti aspetti, sono addirittura deplorabili e gravissime per gli abitanti dell'Abruzzo e del Molise. Queste popolazioni attendono pazientemente che finalmente il Governo si decida a completare la ricostruzione dell'intera linea, mentre danni incalcolabili si accumulano sulla nostra economia e tutto il tenore di vita, già così modesto, di quelle valli e di quei monti ne risente in maniera deleteria, ed il lavoro e la fatica della ricostruzione sono ostacolati.

La grande arteria, la ferrovia Sulmona-Isernia-Vairano funzionava fin dal 1897 e per desumere un'opinione circa l'importanza di questo tratto ferroviario basta tenere presente, come risulta dalle statistiche, che su di essa confluivano i cinque capolinea di Pescara-Chieti-Sulmona, Aquila-Sulmona-Roma, Avezzano-Sulmona, Roma-Vairano, Napoli-Caserta-Vairano, nonchè la ferrovia che collega l'Adriatico al Sangro, la ferrovia di Agnone che convogliava tutto l'alto Molise, anch'essa distrutta, la ferrovia che a Carpinone immetteva sulla Sulmona-Vairano il traffico da Benevento e da Termoli, la grande rotabile Isernia-Sulmona con diramazione su molti altri paesi, la rotabile statale Frentana, che passa per la valle dell'Aventino, la Marsicana, che disimpegnava la Valle del Sangro, la rotabile Sannita che, risalendo il Volturno, univa tutte le zone limitrofe la strada provinciale Sangrina, la Forlì-Carovilli e altre.

In altri termini, tutto il vastissimo territorio del versante Adriatico compreso tra le trasversali della Pescara-Sulmona e della Termoli-Carpinone gravitava sulla Sulmona-Isernia-Vairano e, attraverso questa linea, si collegava al versante tirrenico, a Roma e a Napoli. Le spaventose distruzioni della guerra recisero questa arteria e così le comunicazioni ferroviarie finirono.

Cessarono le comunicazioni fra i circondari di Sulmona e di Isernia, l'uno e l'altro importantissimi, cessarono i traffici tra la zona di Lanciano e le altre vallate del Trigno e del Sangro; si spezzava il collegamento diretto dell'Abruzzo e del Molise con il Lazio e la Campania. Le esigenze dell'agricoltura, del commercio e dell'industria nelle nostre regioni ricevevano un colpo mortale. Tutto l'incremento turistico del nostro Appennino veniva a cessare. L'opera preziosa di decenni, spesa per valorizzare Roccaraso, Rivisondoli, Pescocostanzo, Pizzoferrato, Pescasseroli, Opi, Villetta Barrea, Alfedena, Capracotta, Carovilli, Pescocostanzo, Pietrabbondante, veniva annullata.

Fu nel 1945 che il Governo annunciò la decisione di porre mano al programma ricostruttivo delle ferrovie che erano state distrutte o danneggiate. Era un'opera immane, alla quale tutti, dal direttore generale delle ferrovie al più umile manovale si accinsero con entusiasmo da pionieri.

Risultavano distrutti 4.500 chilometri di binari di corsa e 2.600 chilometri di binari di stazione, sessantotto chilometri di ponti in muratura e trentacinque chilometri di ponti in ferro, cinquantaquattro chilometri di gallerie e diecimila fabbricati, oltre agli impianti e al materiale rotabile.

Sarebbe ingiusto non riconoscere la grandiosa opera compiuta nel settore ferroviario; essa rappresenta una superba affermazione della genialità e della volontà del lavoro italiano. Infatti ai primi dell'anno 1949 la situazione della rete ferroviaria nazionale era questa: nei Compartimenti di Torino, Milano, Verona, Bari, Reggio Calabria, Palermo, Cagliari, tutte le linee erano state completamente riattivate. Nei compartimenti di Genova, Venezia, Ancona, Bologna e Napoli restavano dei tratti da ricostruire, ma erano molto limitati.

Risulta da questa esposizione che l'unica strada ferrata di grande interesse, di impor-

1948-51 - DCXLV SEDUTA

DISCUSSIONI

28 GIUGNO 1951

tanza nazionale, oltre che regionale per le ragioni esposte, non ancora ricostruita era, come è, la ferrovia Sulmona-Isernia-Vairano. In altri termini, 175 chilometri di linea che non ancora è stata riattivata, sono circa il 50 per cento di tutta la rete ancora da ricostruire. Ora su detta linea è stato ricostruito il tratto Sulmona-Roccaraso lungo 53 chilometri nonchè il tratto Carpinone-Isernia, lungo dieci chilometri: in tutto chilometri 63. Restano, quindi, da compiersi i lavori per il ripristino di 112 chilometri. Allora, onorevoli colleghi, noi possiamo sin da questo momento rilevare che, se la ferrovia Sulmona-Isernia-Vairano non è stata fino a questo momento ripristinata, si è fatto un torto alle nostre regioni, che sono state duramente colpite dalla guerra, e dico che, con un poco più di buona volontà (poichè la spesa non è assolutamente eccessiva) si sarebbe potuto ottemperare a questa esigenza vitale per l'importante zona che è rappresentata dall'Abruzzo e dal Molise, che, tutto sommato, non ha dei titoli di demerito per essere trascurata, mentre molti titoli riteniamo che abbia per poter meritare una particolare considerazione dal Governo, anche sotto un punto di vista sentimentale e psicologico; perchè, o signori, quando si ripete da più parti di questo Consesso che la tale o la tal'altra regione è stata la più danneggiata dalla guerra, si afferma una cosa che non corrisponde alla verità, se si confrontano i danni ingentissimi nelle cose e nelle persone che hanno subito queste due regioni limitrofe, l'Abruzzo e il Molise, con quelli subiti da altre regioni. Si dice, ed a ragione, che Cassino rappresenta la città olocausto per eccellenza, perchè completamente rasa al suolo: ma, se è lecito paragonare le piccole cose alle grandi, io dirò che nel mio Molise ci sono stati paesi, come Capracotta, Sant'Angelo del Pesco e San Pietro Avellana che hanno subito l'identica sorte di Cassino, cioè sono stati rasi completamente al suolo, poichè i bombardamenti non hanno lasciato neanche una casa o un muro in piedi. E che dire delle vittime umane? Che dire della sorte toccata al mio paese, Isernia? Signori, Isernia, il mio paese, ha conquistato un ben triste primato in fatto di vittime umane: ha subito undici massicci bombardamenti e nel solo bombardamento del 10 settembre 1943, su una popolazione di dodicimila abitanti

appena, noi abbiamo avuto quattromila morti, cioè un terzo dell'intera popolazione è rimasto sotto le macerie. Questo potrebbe essere un serio motivo per ottenere dal Governo una qualche considerazione particolare, e credo che il Governo farebbe bene ad attuare una certa graduatoria fra le varie regioni che devono vedere le loro ferrovie ripristinate, dando la precedenza a quelle che hanno subito perdite umane o distruzioni materiali maggiori a causa della guerra che tutti deprechiamo.

Noi non intendiamo naturalmente fare una speculazione; non intendiamo capitalizzare gli impiccati di Fornelli o i fucilati di Pietranzieri, ma chiediamo semplicemente, se non ci è consentito di valorizzare questi sacrifici che sono stati imposti alla nostra regione, che per lo meno ci si tratti così come si trattano le altre regioni, chiediamo cioè che le considerazioni che sono state fatte per le altre regioni siano fatte anche per la regione molisano-abruzzese. Noi non domandiamo preferenze (avremmo forse sotto vari punti di vista il diritto di affacciarle) ma diciamo semplicemente che, se non siamo in condizioni di poter affacciare dei diritti preminenti in confronto di altre regioni, crediamo per lo meno di avere il diritto di essere trattati alla pari e non di essere lasciati addirittura in coda.

L'onorevole Battista, rispondendo ad una mia interrogazione, sollevò l'eterna questione delle spese. Io non mi illudo che si tratti di una spesa di poco conto. Bisogna pure tener presente il fatto che, quando si ripete, e un poco abbondantemente e abusivamente, che la ricostruzione completa della ferrovia Sulmona-Isernia-Vairano costa più di due miliardi, questa non è la cifra da contemplarsi, ora che già due tratti sono stati ricostruiti e precisamente il tratto Sulmona-Roccaraso che è in esercizio e il tratto Carpinone-Isernia. D'altra parte io prego l'attuale Ministro dei trasporti di tener presente che il suo Ministero con una sua declaratoria ha riconosciuto la ferrovia Isernia-Vairano non solo necessaria, ma urgente, perchè si tratta di mettere in comunicazione una intera regione coi grandi centri di Napoli e di Roma, cioè con il Lazio e la Campania. Sull'Isernia-Vairano già è stato eseguito il primo gruppo di lavori per un importo di 540 milioni e pochi giorni fa c'è stata l'asta per la rico-

struzione del resto del viadotto di Santo Spirito per un importo di altri 164 milioni ed i lavori sono già iniziati. Ora, come si vede, tutto sommato, tra Isernia e Vairano si tratta di costruire una parte secondaria dei due gruppi di lavori previsti dai tecnici del Ministero dei trasporti, con una spesa relativamente limitata. Quindi non è a dire che possa spaventare una cifra più o meno rilevante: non si tratta di miliardi, si tratta di pochi milioni, con che si creerebbero i rapporti diretti ferroviari tra la provincia di Campobasso e i grandi centri della Campania e del Lazio. È su questo punto che io richiamo l'attenzione benevola del Ministro dei trasporti, facendo eco ai tanti voti che sono stati fatti non solo al Ministero dei trasporti ma anche alla Presidenza del Consiglio dei ministri, dalle amministrazioni provinciali, comunali, da enti, da associazioni, oltre che, naturalmente, dai parlamentari del Molise.

E non vorrei ripetere ancora una volta ciò che dissi in occasione della trattazione della mia interrogazione fatta precedentemente, in occasione dello stesso bilancio davanti al Senato, che cioè fa cattiva impressione, specialmente nelle zone rurali, come quelle delle quali sto parlando, apprendere che si spendano milioni e miliardi per altri lavori; che si sono elettrificati tratti ferroviari; che si sono creati doppi binari; che si sono abbellite stazioni e si sono fatte opere di lusso fino a creare vetture munite di cinematografo o di belvedere. Ciò fa cattiva impressione, perchè si dice: mentre da un lato si pensa al lusso e a creare eccessive comodità, nello stesso tempo si trascurano quei tratti ferroviari che possono servire per il traffico delle regioni veramente depresse che sono state sempre abbandonate.

E qui è opportuno fare un rilievo di indole generale. Il Molise, cui io appartengo, purtroppo è indietro di secoli in fatto di civiltà e di progresso. Ho sentito una volta un collega qui lamentare a gran voce che nella sua provincia ben sette Comuni non hanno l'acqua potabile. Ebbene, per chi non lo sapesse, nella provincia di Campobasso, che conta 134 Comuni, 84 Comuni non hanno l'acqua. E l'altro ieri ho letto sul « Giornale d'Italia » che ad Ururi sono morti in un giorno dieci bambini per aver bevuto acqua infetta. Quindi è una zona che non ha avuto mai nulla, che nulla ha

ottenuto, verso la quale i passati Governi non hanno fatto nulla, lasciandola in uno stato di abbandono e di arretratezza; e anche sotto questo particolare punto di vista questa zona merita ogni considerazione da parte del Governo.

L'altra volta il sottosegretario Battista, nel rispondere cortesemente alla mia interrogazione, osservò che la ferrovia Isernia-Vairano non si è potuta completare perchè i fondi che il Ministero aveva a sua disposizione erano esauriti. Purtroppo, risposi, questa è una verità che non contesto, ma l'esaurimento dei fondi non è cosa che avvenga automaticamente per accidente. È il fatto di non avere pensato a ricostruire completamente la ferrovia Isernia-Vairano che costituisce, secondo noi, il motivo delle nostre lagnanze, perchè se una parte di questi fondi, con cui si sono ripristinati altri tratti ferroviari altrove, fosse stata destinata alla ferrovia Isernia-Vairano, naturalmente questa sarebbe stata ricostruita. Io mi auguro che il Ministro dei trasporti voglia tenere conto anche di queste considerazioni, nell'atto in cui vorrà disporre il programma per la esecuzione dei lavori per il ripristino di quei tratti che rappresentano una esigua minoranza, in confronto delle molte migliaia di chilometri di ferrovia che sono stati ripristinati. È ciò appunto per soddisfare questa esigenza vitale delle popolazioni della zona cui appartengo. Si dice anche *ex adverso*: ma la linea Sulmona-Isernia-Vairano per il passato non è stata mai attiva. Io ricordo che l'onorevole Corbellini quando era Ministro dei trasporti disse, a proposito di una osservazione di questo genere, che l'Amministrazione statale (ed è logico che sia così), non si può preoccupare di ottenere che l'esercizio di tutte le linee grandi e piccole sia attivo per l'Amministrazione. C'è pure una compensazione, c'è distinzione tra cosa e cosa. Potrà essere passiva la linea, poniamo, Roma-Firenze, sarà attiva la linea Roma-Napoli. È insomma nel complesso che va riguardata la situazione. D'altra parte (questo risulta da dati statistici inoppugnabili), quando la ferrovia Sulmona-Isernia-Vairano era gestita dalla Società adriatica era attiva, ed anche quando è passata all'Amministrazione statale, con la istituzione delle automotrici, è risultata attiva quella ferrovia, perchè il traffico delle persone aumentò notevolmente appunto per il maggior

agio che si otteneva nel viaggiare attraverso l'Abruzzo e il Molise.

Io mi accingo a finire per non infastidire il Senato, ma voglio ricordare che nel 1897, quando si iniziarono i lavori della costruzione della ferrovia Sulmona-Isernia-Vairano, che specialmente nel tratto Isernia-Sulmona rappresentava un vero ardimento nel campo delle costruzioni ferroviarie, pensando che doveva essere una delle più alte ferrovie dello Stato, arrivando a Roccaraso, a 1.300 metri sul livello del mare, mentre per la prima volta tecnici ed operai aprivano per le nostre contrade la via al treno, io ebbi a spendere un poco del mio giovanile entusiasmo di quel tempo lontano, scrivendo sui giornali delle considerazioni che potrebbero essere richiamate ora con strana attualità. E fu nel 1943 che dovetti assistere, con infinita amarezza, alla grande rovina che travolgeva opere fatte per sfidare i secoli e che cancellava i segni della civiltà e del progresso.

La grande arteria, che dal versante adriatico menava, attraverso gli incantevoli scenari delle montagne, al versante tirrenico, era diventata una scia di macerie e dove prima il traffico fluiva non solamente al servizio dell'agricoltura, dell'industria e del commercio, ma anche a vantaggio delle esigenze dei rapporti sociali, si stese un macabro silenzio. Ma ebbi allora una fede serena e salda, che tuttora conservo, e pensai che quell'immenso tributo di sangue, di dolore e di rovine che ci veniva imposto doveva impegnare un avvenire di rinascita e di progresso per la nostra terra. Il martirio doveva preludere alla resurrezione ed a questa resurrezione che io mi appello, chiudendo queste mie disadorne parole, per rivolgere al Ministro dei trasporti un appello a nome delle popolazioni della zona che io ho l'onore di rappresentare qui al Senato. Se non è veramente possibile erogare tutta la spesa che occorre per ricostruire completamente tutta la ferrovia Sulmona-Isernia-Vairano — e mi auguro che queste possibilità ci siano — per lo meno si completi la ferrovia Isernia-Vairano. Ce la stanno facendo a singhiozzo, usando un termine che si usa in altri campi, ce la stanno facendo a centellini, quasi quasi determinando nell'animo di quelle popolazioni la convinzione che il Governo non ha intenzione di completare

questa linea di grande importanza per i nostri interessi. Che almeno si faccia questo completamento: 540 milioni sono stati spesi per il primo gruppo di lavori, 164 milioni si sono erogati per il completamento del viadotto Santo Spirito che sarà completato nel giro di pochi mesi; non restano che poche centinaia di milioni, per completare definitivamente questa linea, e così almeno tutta la regione molisana (come del resto è nel riconoscimento esplicito del Ministero dei trasporti) potrà essere congiunta ferroviariamente con Napoli e con Roma. Tenga conto il Ministro dei trasporti e per esso il Governo che il più è stato fatto e che si tratta di fare il meno, il molto meno. Queste popolazioni che invocano la completa ricostruzione della tratta Isernia-Vairano sono oneste popolazioni, laboriose, disciplinate, patriottiche, che non conoscono le vie delle agitazioni, delle rivolte e della violenza; che nelle due grandi guerre non hanno dato neppure un disertore; che hanno dato alla Patria il fiore di innumerevoli giovinezze; che hanno il vanto di fregiarsi di più che venti medaglie d'oro al valor militare! e perciò anche sotto questo aspetto la considerazione del Governo è più che giustificata per la nostra regione.

Si creerà non solo un mezzo utile per l'esercizio dell'industria, del commercio e degli scambi in generale tra l'Abruzzo e Molise e la Campania e il Lazio, ma nello stesso tempo si farà opera di incoraggiamento e di stimolo a perdurare nell'intrapresa via della rinascita materiale e spirituale, dopo le immani distruzioni della guerra. (*Applausi dal centro e dalla destra: Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rinviato alla prossima seduta.

Ritiro di mozione.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che i senatori Scoccimarro, Terracini, Platone e Pastore, presentatori della mozione concernente l'intervento del clero nella lotta elettorale amministrativa, hanno dichiarato di ritirare la mozione stessa. In sostituzione è stata presentata un'analogha interpellanza, di cui sarà data lettura.

Per lo svolgimento di una interrogazione e di una interpellanza e per la discussione di una mozione.

PRESIDENTE. Informo il Senato che il Sottosegretario di Stato per l'interno, sciogliendo la riserva fatta nella seduta antimeridiana di ieri, ha comunicato che è pronto a rispondere all'interrogazione del senatore Milillo — riguardante il comportamento delle forze di polizia il 21 corrente a Matera — nella prima seduta destinata alle interrogazioni.

Non essendovi osservazioni, così rimane stabilito.

Ricordo poi che nella seduta pomeridiana di ieri il Ministro dei trasporti si riservò, a nome del Governo, di indicare la data per la discussione della mozione del senatore Labriola, riguardante il Comando navale americano in Italia, e per lo svolgimento dell'interpellanza del senatore Lussu sulla concessione di una parte del porto di Livorno alle forze armate americane. Invito pertanto il Ministro dei trasporti a sciogliere detta riserva.

CAMPILLI, *Ministro dei trasporti*. Il Governo è pronto a discutere la mozione e a rispondere all'interpellanza subito dopo la conclusione della discussione del bilancio dell'Industria e commercio.

PRESIDENTE. Senatore Labriola, è d'accordo?

LABRIOLA. Sì, onorevole Presidente.

PRESIDENTE. Ella, senatore Lussu, preferisce che la sua interpellanza sia iscritta nell'ordine del giorno della prima seduta, destinata allo svolgimento di interrogazioni e di interpellanze o che sia iscritta nell'ordine del giorno della stessa seduta in cui sarà discussa la mozione del senatore Labriola, subito dopo la mozione stessa? Data l'affinità dell'argomento oggetto dell'interpellanza con la materia trattata nella mozione, mi sembrerebbe più opportuna la seconda soluzione. È d'accordo, senatore Lussu?

LUSSU. Mi rimetto senz'altro all'opinione dell'onorevole Presidente.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, resta allora così stabilito.

Annunzio di interpellanza.

PRESIDENTE. Comunico che è pervenuta alla Presidenza un'interpellanza. Invito il senatore segretario a darne, in mia vece, lettura.

RAJA, *Segretario*:

Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'interno, per sapere quali misure abbia preso il Governo, al fine di assicurare il rispetto della legge e garantire con la libertà di voto di tutti i cittadini l'espressione libera e piena della libertà popolare; di fronte all'illegittimo intervento di alti prelati e del clero in genere nella lotta elettorale per le elezioni amministrative, col fine dichiarato di esercitare una costrizione morale sugli elettori a danno di alcuni partiti e a vantaggio di altri (339).

BANFI, PASTORE.

PRESIDENTE. Quando saranno presenti gli onorevoli proponenti, il Senato, sentiti il Governo e gli interpellanti, determinerà il giorno in cui l'interpellanza dovrà essere svolta.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a dare, in mia vece, lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

RAJA, *Segretario*:

Ai Ministri dei trasporti e dei lavori pubblici, per conoscere se l'elettrificazione della linea ferroviaria Roma-Cassino-Caserta, integrativa della Roma-Formia-Napoli, e la programmata linea Telesse-Vairano Scalo, siano comprese nell'attuale piano di potenziamento della rete ferroviaria statale (1771).

CASO.

Al Presidente del Consiglio dei ministri e all'Alto Commissario per l'igiene e la sanità pubblica, per conoscere i motivi per i quali è stata disposta la chiusura dell'Ospedale sanatoriale « Pierantoni » in Roma, e ancor più per conoscere i motivi che hanno suggerito l'ado-

1948-51 - DCXLV SEDUTA

DISCUSSIONI

28 GIUGNO 1951

zione della forza pubblica per allontanare i duecento malati per gran parte tubercolotici di guerra (1772).

MONALDI.

Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro della difesa, per conoscere le ragioni che hanno indotto il Ministero della difesa a procedere al subitaneo e violento sgombero dei grandi invalidi di guerra, ricoverati a cura dell'Opera nazionale invalidi di guerra nel sanatorio « Pierantoni » in Roma, e se è a loro conoscenza che detto provvedimento è stato eseguito senza provvedere preventivamente, secondo criteri sanitari, allo smistamento in altri idonei sanatori, tanto che numerosi invalidi sono stati trasportati all'Ospedale civile S. Carlo, non attrezzato per assistere e curare tubercolotici.

Ed infine, se ritengano compatibile con il doveroso senso di riconoscenza che bisogna nutrire verso questa benemerita categoria, l'uso indiscriminato della intimidazione, della forza e della violenza alle persone, ciò che ha avuto anche serie ripercussioni sulle condizioni morali e fisiche degli ammalati sgombrati (1773).

PALERMO.

Interrogazioni

con richiesta di risposta scritta

Ai Ministri dell'agricoltura e delle foreste, del tesoro e delle finanze, per sapere come intendano intervenire in favore delle popolazioni agricole della provincia di Ravenna, colpite negli scorsi giorni da spaventose grandinate che hanno distrutto i raccolti pendenti (1757).

BRASCHI.

Al Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere se e quali difficoltà si oppongono ad estendere ai mutilati ed invalidi per causa di servizio l'assistenza protesica ed ospedaliera, e come il Governo intende superare, se vi sono, tali difficoltà (1758).

RICCIO.

PRESIDENTE. Il Senato si riunirà nuovamente in seduta pubblica martedì 3 luglio, alle ore 16 col seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952 (1558).

II. Discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'industria e del commercio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952 (1561).

III. Discussione della mozione:

LABRIOLA (ADINOLFI, PALERMO, JANNELLI, REALE Eugenio, PICCHIOTTI, GERVAZI, GRISOLIA, DELLA SETA, SINFORIANI, SAPORI). — Il Senato, ritenendo che l'adesione del Governo allo stabilirsi in Italia, particolarmente a Napoli, del Comando navale americano, è atto di guerra contro l'eventuale nemico degli Stati Uniti, e ciò in violazione del diritto delle Assemblee legislative italiane a dare o meno la loro adesione ad una guerra promossa in coerenza del Patto atlantico;

che la cessione di Livorno e di altre località italiane alle Forze militari americane perchè vi stabiliscano depositi di armi e ne facciano una stazione di smistamento per il servizio dei loro aggruppamenti militari posti nell'Europa centrale, rende definitivamente l'Italia responsabile della politica di dominazione imperialistica americana;

decide di negare la propria adesione alla politica di asservimento agli Stati Uniti condotta dal Governo italiano (53).

IV. Svolgimento della interpellanza:

LUSSU (PICCHIOTTI, MANCINELLI, GRISOLIA, LANZETTA, CASADEI, CORTESE, MANCINI). — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per conoscere il testo dell'Accordo firmato da lui e dal Ministro della difesa, per l'Italia, e per gli Stati Uniti d'America dall'ambasciatore a Roma, circa la concessione a que-

sti ultimi di una parte del porto di Livorno quale centro di deposito e di smistamento di materiale bellico. Per conoscere se tale Accordo, non certamente indicato a tranquillizzare il popolo italiano dalla minaccia di una guerra, sia compatibile con gli articoli del Patto atlantico che ci sono noti e con l'articolo 11 della Costituzione della Repubblica per il quale ogni limitazione alla nostra sovranità nazionale richiede parità di condizioni per gli Stati che ne beneficiano. Per conoscere, infine, se avvenimenti di simile importanza politica non debbano essere tempestivamente portati a conoscenza del Parlamento sia pure attraverso le Commissioni competenti (338).

V. Discussione dei seguenti disegni di legge:

1. Concessione di una pensione straordinaria alla signora Sofia Romanelli, vedova di Ivanoe Bonomi (1688).

2. Approvazione ed esecuzione dell'Accordo di emigrazione assistita tra l'Italia e l'Australia (1739) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

3. Autorizzazione ai Ministri per l'agricoltura e per le foreste e per i lavori pubblici a delegare alla Regione sarda talune funzioni in materia di opere pubbliche e di opere di bonifica e di miglioramento fondiario (1447) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

4. Disposizioni in materia di finanza locale (714).

5. Modificazione degli articoli 178, 269 e 270 del Codice postale e delle telecomunicazioni, approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645 (1393) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

6. Arruolamento straordinario per i servizi di pubblica sicurezza (1467) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

7. Ratifica ed esecuzione del Protocollo addizionale n. 2 che apporta emendamenti all'Accordo di pagamenti e di compensazione fra i Paesi europei per il 1949-50 del 7 set-

tembre 1949, firmato a Parigi il 22 aprile 1950 (1479).

8. Approvazione ed esecuzione dello scambio di Note fra l'Italia e la Svizzera relativo al trattamento da concedersi alle navi svizzere nei porti italiani, effettuato a Roma il 20-24 marzo 1950 (1491).

9. Deputati ZACCAGNINI e RUMOR. — Direzione delle aziende speciali per l'esercizio di farmacie (266) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

10. MONALDI. — Misure di lotta contro le malattie veneree (628-*Urgenza*).

11. Ordinamento e attribuzioni del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro (318).

12. Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 2 gennaio 1947, n. 2, concernente la costituzione e l'ordinamento dell'Ente siciliano di elettricità (943) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

13. Rapporti di impiego civile e di lavoro dei cittadini dichiarati irreperibili per eventi di guerra o connessi allo stato di guerra (914) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

14. LODATO. — Modifica dell'articolo 11 della legge 17 gennaio 1949, n. 6, e dell'articolo 29 del regio decreto-legge 30 dicembre 1923, n. 3283, concernenti provvedimenti in materia di tasse di circolazione (1377).

15. BITOSI ed altri. — Assegno di Natale ai colpiti da affezione tubercolare fruanti dell'assicurazione obbligatoria contro la tubercolosi (1441-*Urgenza*).

16. BITOSI ed altri. — Assegno di Natale ai colpiti da affezione tubercolare non soggetti all'assicurazione obbligatoria contro la tubercolosi (1442-*Urgenza*).

17. BERLINGUER e FIORE. — Miglioramento economico ai pensionati della Previdenza sociale (1004).

18. Norme in materia di revisione di canoni enfiteutici e di affrancazione (406-B)

(Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati).

19. Riordinamento del Casellario giudiziale (815).

20. Ratifica ed esecuzione del Trattato di pace fra la Repubblica italiana e la Repubblica di Haiti, concluso a Port-au-Prince l'11 dicembre 1948, nonché esecuzione dello scambio di Note effettuato tra i due Paesi l'11 settembre 1948 (1622).

21. LAMBERTI. — Provvidenze a favore della cinematografia popolare ed educativa e della cinematografia a formato ridotto di sedici millimetri (1020).

22. Approvazione ed esecuzione degli scambi di Note fra l'Italia e gli Stati Uniti d'America relativi alle modifiche apportate all'articolo 3 dell'Accordo italo-americano sui cimiteri di guerra (1673) (Approvato dalla Camera dei deputati).

23. Trattamento economico del personale di ruolo del Ministero degli affari esteri in servizio all'estero per il periodo 1° settembre 1943-30 aprile 1947 (1002).

24. PIERACCINI ed altri. — Provvedimenti per la preparazione, controllo e distribuzione a prezzo equo, a cura dello Stato dei prodotti farmaceutici di largo consumo (317).

25. Soppressione dell'Alto Commissariato dell'alimentazione e istituzione di una Direzione generale dell'alimentazione presso il Ministero dell'agricoltura e delle foreste (908).

VI. Seguito della discussione dei seguenti disegni di legge:

1. Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1235, sull'ordinamento dei Consorzi agrari e della Federazione italiana dei Consorzi agrari (953) (Approvato dalla Camera dei deputati).

2. Deputati FABRIANI ed altri. — Efficacia delle norme del decreto legislativo luogotenenziale 20 marzo 1945, n. 212, sugli atti privati non registrati, di cui al regio decreto-

legge 27 settembre 1941, n. 1015 (1364) (Approvato dalla Camera dei deputati).

3. MACRELLI ed altri. — Rivendica degli immobili trasferiti ad organizzazioni fasciste od a privati e già appartenenti ad aziende sociali, cooperative, associazioni politiche o sindacali, durante il periodo fascista (35).

4. MERLIN Angelina. — Abolizione della regolamentazione della prostituzione, lotta contro lo sfruttamento della prostituzione altrui e protezione della salute pubblica (63).

VII. Discussione delle seguenti domande di autorizzazione a procedere in giudizio:

contro il senatore SPANO, per il reato di promozione di riunione in luogo pubblico senza preavviso al Questore (articolo 18 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773) (Doc. XXXV);

contro il senatore COLOMBI, per il reato di diffamazione a mezzo della stampa (articoli 595 del Codice penale e 13 della legge 8 febbraio 1948, n. 47) (Doc. XLII);

contro il senatore ALLEGATO, per i reati di promozione di riunione in luogo pubblico senza preavviso al Questore (articolo 18 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773), di oltraggio a pubblico ufficiale (articoli 81 e 341 prima e ultima parte, del Codice penale) e di istigazione a disobbedire alle leggi (articolo 415 del Codice penale) (Documento LVI);

contro il senatore BOSI, per il reato di inosservanza dei provvedimenti dell'Autorità (articolo 650 del Codice penale) (Doc. LXII);

contro il senatore ALUNNI PIERUCCI per il reato di vilipendio alle istituzioni costituzionali (articolo 290, capoverso, del Codice penale) (Doc. XC);

contro il senatore GENCO, per il reato di uso, senza giustificato motivo, dei segnali d'allarme dei treni ferroviari (articoli 1 e 2 del regio decreto-legge 22 maggio 1892, numero 354) (Doc. XCVI);

contro il senatore COLOMBI, per il reato di percosse (articolo 581 del Codice penale) (Doc. XCVIII);

contro il senatore REALE Eugenio, per il reato di diffamazione (articolo 595, primo capoverso, del Codice penale) (Doc. C);

contro il senatore ALUNNI PIERUCCI, per il reato di vilipendio all'Ordine giudiziario ed alla Polizia (articolo 290, ultima parte, del Codice penale, modificato dalla legge 11 novembre 1947, n. 1317) (Doc. CIV);

contro GIANNINI Riccardo, per il reato di vilipendio al Parlamento (articolo 290 del Codice penale, modificato dall'articolo 2 della legge 11 novembre 1947, n. 1317) (Documento CVI);

contro il senatore COLOMBI, per il reato di diffamazione a mezzo della stampa (articolo 595 del Codice penale) (Doc. CXII).

contro il senatore ALLEGATO, per i reati di oltraggio a pubblico ufficiale e di istigazione a disobbedire alle leggi (articoli 341, primo e ultimo comma, e 415 del Codice penale) (Doc. CXVI);

contro il senatore BERLINGUER, per i reati di diffusione di notizie false e tendenziose, atte a turbare l'ordine pubblico, e di vilipendio alla Polizia (articoli 656 e 290, modificato dall'articolo 2 della legge 11 novembre 1947, n. 1317, del Codice penale) (Doc. CXVII);

contro il senatore PERTINI, per il reato di vilipendio al Governo (articolo 290 del Codice penale, modificato dall'articolo 2 della

legge 11 novembre 1947, n. 1317) (Documento CXX);

contro il senatore PONTREMOLI, per il reato di promozione di riunione in luogo pubblico senza preavviso al Questore (articoli 18 e 113, primo capoverso, del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773) (Documento CXXI);

contro il senatore GAVA, per il reato di diffamazione a mezzo della stampa (articolo 595 del Codice penale) (Doc. CXXV);

contro il senatore COLOMBI, per il reato di vilipendio al Governo, all'Ordine giudiziario e alle Forze di polizia (articolo 290 del Codice penale, modificato dall'articolo 2 della legge 11 novembre 1947, n. 1317) (Documento CXXVIII);

contro il senatore PERTINI, per il reato di vilipendio al Governo per mezzo della stampa (articolo 290 del Codice penale, modificato dall'articolo 2 della legge 11 novembre 1947, n. 1317) (Doc. CXXXIII);

contro il senatore BERLINGUER, per avere promosso e diretto una processione civile nelle pubbliche vie senza averne dato avviso al Questore (articolo 25 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773) (Documento CXL).

La seduta è tolta (ore 20,10).

Dott. CARLO DE ALBERTI
Direttore generale dell'Ufficio Resoconti