

DCXLVIII. SEDUTA**MERCOLEDÌ 4 LUGLIO 1951****(Seduta pomeridiana)**

Presidenza del Presidente DE NICOLA

INDICE**Disegni di legge:**

(Presentazione) Pag. 25459, 25486
 (Rimessione all'Assemblea) 25453

Disegno di legge di iniziativa del senatore Berlinguer (Ritiro) 25454

Disegno di legge di iniziativa del senatore Samèk Lodovici (Presentazione) 25454

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):

PANETTI 25454
 MARTINI 25460
 VIGIANI 25461
 TOSELLI 25462
 GENCO 25466
 MANCINI 25472
 MUSOLINO 25479
 BERTONE 25479
 DI GIOVANNI 25482
 DONATI 25483
 MERLIN Angelina 25486

Interpellanza (Annunzio) 25487

Interrogazioni (Annunzio) 25487

Per lo svolgimento di una interpellanza:

ANDREOTTI, *Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio* 25487
 LUCIFERO 25487

Relazione (Presentazione) 25453

Sull'ordine dei lavori:

PRESIDENTE 25488

La seduta è aperta alle ore 16.

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

Presentazione di relazione.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il senatore Lamberti, a nome della 6^a Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti), ha presentato la relazione sul disegno di legge, d'iniziativa dei deputati Tesauro ed altri: « Modifica alle norme in vigore per l'iscrizione ai corsi per il conseguimento del diploma in lingua e letteratura straniera » (1701).

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

Rimessione di disegno di legge all'Assemblea.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che un quinto dei componenti della 6^a Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti) ha chiesto, ai sensi dell'articolo 26 del Regolamento, che il disegno di legge: « Proroga del funzionamento dell'Ufficio per il recupero delle

opere d'arte e del materiale storico e bibliografico nazionale » (1625), deferito all'esame e all'approvazione di detta Commissione, sia invece discusso e votato dall'Assemblea.

**Ritiro di disegno di legge
d'iniziativa del senatore Berlinguer.**

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il senatore Berlinguer ha ritirato il disegno di legge: « Soppressione degli articoli 12 e 13 del decreto legislativo luogotenenziale 5 ottobre 1945, n. 679, contenente modificazioni al Codice penale e di procedura penale (833), che si trovava all'esame della 2ª Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere).

**Presentazione di disegno di legge
d'iniziativa del senatore Samek Lodovici.**

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il senatore Samek Lodovici ha presentato il seguente disegno di legge: « Costituzione in Comune autonomo della frazione di Dairago del comune di Arconate, in provincia di Milano » (1764).

Questo disegno di legge sarà stampato, distribuito e trasmesso alla competente Commissione permanente, con riserva di stabilire se dovrà essere esaminato in sede referente o in sede deliberante.

Seguito della discussione del disegno di legge:

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1º 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 1º luglio 1951 al 30 giugno 1952 ».

È iscritto a parlare il senatore Panetti, il quale nel corso del suo intervento svolgerà un ordine del giorno da lui presentato insieme col senatore Gasparotto. Se ne dia lettura.

MERLIN ANGELINA, Segretario:

« Il Senato, accogliendo il voto espresso dai senatori studiosi dei problemi del turismo; con-

siderata la necessità di assorbire la disoccupazione specie con opere civili, ritenuto opportuno ed urgente addivenire ad una rete stradale europea, che affrontando il problema dei trafori alpini (onde facilitare le comunicazioni ed i traffici) avvicini sempre più i popoli; considerato che, fra le strade a tal fine idonee, la *Route blanche* che attraversa il Monte Bianco meglio risponde alle finalità economiche del traffico prevedibile ed alla funzione di vera arteria europea, auspica che il Governo voglia accelerare la realizzazione di questa opera di pace ».

PRESIDENTE. Il senatore Panetti ha facoltà di parlare.

PANETTI. Il mio intervento si presenta accompagnato da un ordine del giorno che non è di mia fattura perchè è stato redatto ed approvato il 1º luglio ultimo scorso dal gruppo parlamentare del Turismo, in occasione di una sua visita a Courmayeur allo scopo di rendersi conto su luogo della possibilità e della importanza di una comunicazione transalpina che rappresenterebbe la prima realizzazione di una galleria per gli autotrasporti.

D'altra parte, il mio intervento ambirebbe rispondere ad un quesito di maggiore portata: quello che riguarda il divenire degli autotrasporti, come mezzo di comunicazione terrestre da contrapporre a quello ferroviario, col quale è in concorrenza, più che in collaborazione, malgrado le ragioni che militano per auspicarne il coordinamento.

Preferenze per i trasporti su rotaia. — Sotto questo punto di vista, io debbo segnalare il fatto che, sia il relatore senatore Corbellini per la sua speciale alta competenza nel campo ferroviario, sia la quasi totalità dei senatori che sono sinora intervenuti nella discussione del bilancio del Ministero dei trasporti si sono prevalentemente, per non dire esclusivamente, occupati dei problemi ferroviari. Gli interventi e gli ordini del giorno già presentati consistono anzi in sollecitazioni dirette ad ottenere la costruzione di certi tronchi di ferrovie o del tutto trascurati o incompletamente rifatti, o comunque non ancora considerati, o solo parzialmente considerati, nell'opera di ricostruzione già portata a così buon punto.

Nessuna voce si è levata per domandare la sostituzione di linee ferroviarie antiche ed inefficienti coi moderni mezzi automobilistici, che pure in molti casi potrebbero rappresentare una soluzione preferibile, come implicitamente è ammesso nel disegno di legge sull'ammodernamento delle ferrovie in concessione. Eppure il progresso già realizzato negli autotrasporti sia di persone che di merci è così cospicuo che merita tutta la nostra attenzione: ed è questa precisamente la finalità del mio intervento, nel quale, come caso particolare, si inquadra l'opera d'arte che è auspicata dall'ordine del giorno presentato. Ho citato il relatore, e la sua relazione per dire che, nell'inquadramento che egli dà, illustrando sia i risultati già raggiunti, sia quelli che egli prospetta come realizzabili in un prossimo avvenire, domandando adeguati nuovi investimenti, tutto si riferisce al problema ferroviario, per il quale, a mio avviso, dimostra un ottimismo che mi sono già permesso di discutere in sede di 7^a Commissione e che altri colleghi hanno anche sottolineato. L'ottimismo è conseguenza logica della sua speciale competenza nei mezzi strumentali ferroviari, dal cui perfezionamento attende il progresso economico del settore ferroviario, senza troppo preoccuparsi della concorrenza alla quale è soggetto per parte dei trasporti automobilistici. D'altra parte egli non nasconde che, quando afferma la possibilità di raggiungere un bilancio in pareggio, parla di un bilancio puramente contabile, non tiene cioè conto delle spese di ammortamento o di rinnovazione del materiale.

Maggiori oneri prevedibili dell'esercizio ferroviario. — Cito a questo proposito la disposizione precisa della legge 25 giugno 1909, la quale prescrive che il 2,5 per cento degli introiti lordi dell'Azienda ferroviaria siano destinati alla rinnovazione del materiale rotabile. Ora per la terza volta, dopo la prima fondamentale riparazione dei danni di guerra, la quota sopraindicata è stata ridotta all'1 per cento. Esattamente sopra 161 miliardi di preveduti incassi, il bilancio prevede solo 1 miliardo e 600 milioni destinati alla rinnovazione del materiale rotabile nell'esercizio in questi giorni iniziato, mentre, secondo la legge citata, si sarebbero dovuti predisporre ben 4 miliardi.

È vero che il materiale rotabile è stato, si può dire, tutto recentemente rinnovato, e quindi il suo deperimento per alcuni anni può essere considerato molto minore del normale. Ma ciò che oggi è ancora tollerabile non lo sarà più fra un paio di esercizi, e la aliquota del 2,5 per cento da destinarsi alla rinnovazione del materiale rotabile presto diventerà una necessità, tanto più che gli autolocomotori costituiscono oggi una quota parte del parco veicoli più importante che in passato, e ad essi deve applicarsi una quota di ammortamento più elevata della normale.

Inoltre, come è stato segnalato a proposito del decorso esercizio dal ministro D'Aragona, le condizioni in cui si trovano alcuni tronchi dell'armamento sono assai critiche, e possono rappresentare un pericolo per la sicurezza del traffico a grandi velocità. Si imporrà quindi presto la rinnovazione dell'armamento. Forse se ne approfitterà per sostituire la rotaia saldata alla rotaia con i giunti, allo scopo di rendere più dolce l'andatura. Ma ciò imporrà spese cospicue. Finalmente l'aumento del costo dei combustibili solidi, recentemente ed in forte misura verificatosi, deve dare fin da questo esercizio oneri maggiori di quelli preveduti in bilancio, mentre invece, secondo il prospetto alquanto ottimistico del relatore, anche questa spesa andrebbe diminuendo.

È bensì vero che la elettrificazione realizzata negli scorsi anni, limitando alquanto il servizio delle locomotive a vapore, può avere diminuito l'entità del consumo del carbone; ma non pare che tale diminuzione della quantità possa compensare l'aumento del prezzo unitario, il quale, come è noto, ha raggiunto circa il 30 per cento ed accenna a crescere.

Tutte queste ragioni stanno a dimostrare che i sacrifici che lo Stato è chiamato a sostenere per la sua Azienda ferroviaria sono tali che non si può verosimilmente sperare in un bilancio di equilibrio a breve scadenza, ma bisognerà pensare alla continuazione di questi sacrifici.

Dalla stessa tabella 3 del relatore risulta d'altronde che i viaggiatori chilometro passando dal 1938 al 1950 sono saliti da 9.000 milioni a 22.737 milioni, giustificando le speranze nella continuazione del progresso del traffico che li riguarda; ma i trasporti delle merci nello stesso

periodo, dopo un cospicuo aumento dei primi anni del dopo guerra, segnano ora una flessione, della quale non dobbiamo stupirci perchè a tutti è noto che la concorrenza dei trasporti con automezzi si fa sentire sempre più vivamente.

Sviluppo progressivo crescente degli autotrasporti. — Per illustrare questo fenomeno mi riferisco alla nota monografia dell'ingegnere Vezzani sul costo dei trasporti automobilistici, della quale del resto si è valso anche il senatore Corbellini nella sua relazione.

Non si può negare che anche lo studio del Vezzani sia alquanto ottimistico, a favore questa volta degli autotrasporti. Ogni tecnico innamorato dell'oggetto delle sue attività è naturalmente indotto a presentarlo sotto la luce più favorevole. Così le tabelle che riassumono costi ed incassi sono redatte nella ipotesi che i mezzi di trasporto siano utilizzati al cento per cento: ciò che evidentemente non si può sperare come norma di un esercizio medio.

Del resto lo stesso ingegnere Vezzani accenna alle riduzioni di incassi che la incompleta utilizzazione della capacità degli autoveicoli porta come conseguenza.

Comunque egli deduce come spesa media per viaggiatore chilometro lire 5,50. Quanto alla corrispondente spesa media del trasporto delle merci, riferito alla tonnellata-chilometro, è indispensabile distinguere secondo la potenza dell'autocarro e l'uso o meno di un carro rimorchiato. Crescendo la potenza e quindi la capacità di trasporto di ciascuna unità diminuisce il costo unitario, non solo perchè le spese generali si ripartiscono su di un maggiore peso trasportato, ma perchè i motori degli autocarri leggeri sono tuttora a benzina, mentre quelli degli autocarri più potenti adoperano il gasolio, iniettano cioè il carburante allo stato liquido direttamente nel cilindro, senza realizzarne precedentemente la incorporazione con l'aria.

Vantaggi della motorizzazione a iniezione. — Ora il progresso tecnico tende a realizzare il sistema ad iniezione in motori sempre più piccoli e veloci, perchè il ciclo che ad essi corrisponde è di più alto rendimento ed il carburante che essi utilizzano ha un prezzo notevolmente inferiore.

Ma le difficoltà da superare non sono lievi, poichè le quantità di gasolio da introdurre nel cilindro per ogni ciclo risultano così piccole, ed il tempo nel quale la introduzione si deve effettuare è così ridotto, che la regolazione delle pompe di alimentazione diventa un problema veramente arduo.

È questo uno degli esempi che illustrano l'influenza economica dei progressi della ricerca scientifica sui quali la tecnica dell'ingegnere si fonda. D'altra parte i motori ad iniezione, che oggi ancora costituiscono i più perfetti trasformatori della energia termica in energia meccanica, si applicano non solo sugli automezzi per il trasporto su strada ordinaria, ma anche sugli autotreni per il trasporto ferroviario: se non che le potenze adottate per questi ultimi sono abbastanza grandi perchè la loro realizzazione rientri nei limiti delle soluzioni normali della motorizzazione.

Analogie e differenze fra autotreni e autotrasporti. — Notiamo a questo proposito nella evoluzione dei mezzi di trasporto sia su strada ordinaria, sia su via ferrata una tendenza ad adottare gli stessi strumenti, a mano a mano che il progresso si sviluppa, tendendo ad unificare tipi originariamente molto diversi.

Si comprende però, da quanto è stato detto, che il costo del trasporto con automezzi può variare profondamente con la potenza e la capacità dell'automezzo adoperato, mentre varia secondochè esso viaggia solo o con rimorchio. Dalla monografia dell'ingegnere Vezzani risulta, ad esempio, che tale costo raggiunge 21 lira per tonnellata chilometro per gli autocarri di 3.500 chili di peso proprio, discende a lire 11 per gli autocarri di 7.000 chilogrammi di peso proprio, e rispettivamente, con l'uso del rimorchio, discende a 14 ed a 9 lire onde il problema dell'abbassamento del costo dipende dalle possibilità che il servizio offre di utilizzare potenti unità senza correre il rischio di farle viaggiare con carico ridotto.

Per stabilire un confronto col costo di trasporto delle ferrovie dobbiamo però riflettere che, mentre con gli automezzi leggeri è realizzabile il cospicuo vantaggio della presa e della resa a domicilio, per la quale le ferrovie devono supplire con un servizio ausiliario, il quale implica una cospicua spesa complementare,

lo stesso fenomeno tende a verificarsi ogni giorno più con gli autotreni pesanti, che sarebbe anti-economico caricare direttamente dello smistamento del carico fra gli utenti, sia in partenza, sia in arrivo.

Organizzazione degli autotrasporti. — Il problema è dunque complesso, ma oggi si viene imponendo sotto tutti i punti di vista: viene imponendo sotto tutti i punti di vista, sotto quello di una disciplina degli autotrasportatori, ai quali si domanda una responsabilità dei servizi di cui assumono l'impegno, che l'azienda ferroviaria dello Stato magnificamente sostiene coi suoi orari vincolativi e con la disciplina del suo personale; ma anche sotto quello della loro tutela contro la concorrenza che viene ai loro danni effettuata.

Troppo frequenti sono i casi di concorrenza svolta dalle stesse società esercenti trasporti ferroviari, le quali, sul percorso medesimo dei loro treni, instaurano servizi automobilistici per controllarne e limitarne la attività, forse più che per trarne vantaggi diretti.

Persino le ferrovie dello Stato hanno qualche trascorso di questo genere da farsi perdonare. Esse con l'Istituto nazionale dei trasporti I.N.T. crearono servizi automobilistici per viaggiatori nella zona compresa fra Teramo, Benedetto al Tronto, Pescara ed Ancona, nonchè lungo la direttrice Trieste-Padova-Bologna e recentemente sui percorsi Roma-Civitavecchia e Bari-Cosenza.

Tutto ciò in conseguenza al diritto di prelazione, che, nei riguardi delle concessioni automobilistiche, la legge 20 settembre 1939, numero 1822, riconosce agli esercenti di servizi ferroviari sugli stessi percorsi.

Perciò gli autotrasportatori già riuniti in molte, forse troppe, organizzazioni di categoria tendono oggi a consorziarsi in un Ente nazionale che tuteli le loro ragioni, per esempio contro gli autotrasportatori in conto proprio, che abusivamente fanno servizio in conto di terzi, ma offra al tempo stesso garanzie di adempimento dei loro impegni.

Si pensa ad una classificazione degli autotrasporti di merci a seconda della ampiezza dei percorsi esercitati, distinguendoli in locali, a medio ed a grande percorso, fissando per esempio come limite di separazione fra gli autotra-

sporti locali e quelli a medio percorso gli 80 chilometri e come limite fra quelli a medio ed a grande percorso i 250 chilometri. Evidentemente sono modalità che potranno venire opportunamente studiate.

Ma sarebbe inibito agli enti che esercitano ferrovie la istituzione di autotrasporti locali ciò ad imitazione delle norme vigenti in Germania.

Evidenti d'altra parte i pericoli che un Consorzio nazionale degli autotrasportatori presenta. Essi potrebbero tendere a creare una categoria chiusa interessata ad assicurarsi un monopolio. Ma gli Uffici compartimentali dell'Ispettorato, opportunamente integrati, con rappresentanti delle categorie potrebbero riunirsi in un Ente tutelatore dei loro interessi.

Per lo studio di questi problemi il ministro Campilli ha nominato due commissioni, e di ciò gli va data lode poichè in così poco tempo ha voluto orientare i suoi strumenti di studio verso una riforma, che è necessario realizzare a breve scadenza.

Profitti assicurati al Tesoro dall'automobilismo. — Ma l'argomento fondamentale per riconoscere in Italia le benemerienze degli autotrasporti e l'interesse a tutelarli, a farne conoscere le possibilità, moderando l'esagerazione delle richieste di nuovi tronchi ferroviari, probabilmente antieconomici, si fonda sui vantaggi che da essi trae il Tesoro, e che la monografia dell'ingegnere Vezzani mette in evidenza.

Sempre stando ai suoi calcoli il confronto fra l'attivo rappresentato dal gettito delle imposte sopra i carburanti, i pneumatici, i lubrificanti, i passaggi di proprietà e l'imposta generale sull'entrata, ed il passivo dovuto alle spese di manutenzione e di sorveglianza stradale imputabili al movimento automobilistico è eccezionalmente favorevole al Tesoro. L'ingegnere Vezzani calcola in 117 miliardi all'anno la prima cifra ed in 56 la seconda. Forse anche in questi risultati c'è qualche ottimismo perchè, mentre nel gettito fiscale non è dimenticata nessuna fonte, fra le spese che lo Stato incontra non è compresa quella degli Ispettorati centrale e periferici, che risulta appunto dallo stato di previsione oggetto della nostra discussione, e che in buona parte (poniamo la metà)

è giustificata dal compito della sorveglianza e del controllo stradale. L'altra metà può riguardare le ferrovie in concessione. Si tratta in totale di 1.400 milioni annui che non spostano sensibilmente il rapporto fra entrate e spese sopra indicato.

Particolarmente istruttivo a questo riguardo è il fatto che l'Italia rappresenta una eccezione; perchè in tutti gli altri Stati il rapporto fra le due cifre è invertito, cioè è maggiore l'onere della manutenzione e sorveglianza stradale del gettito delle tasse che l'attività degli autotrasporti assicura. Così in una relazione del Marois alla Camera di commercio di Bordeaux, che è citata da tutti i nostri studiosi del problema, risulta che in Francia l'onere è rappresentato da 78 miliardi ed il gettito da 47,5. Nè ci dobbiamo stupire se teniamo presente la fortissima pressione fiscale che in Italia vige sulle benzine, il cui costo è da noi di 120 lire al litro, mentre in Francia discende a 90; d'altra parte la manutenzione delle nostre strade è meno soddisfacente di quella del territorio francese.

Lo stesso avviene nella Svizzera; lo stesso nell'Inghilterra e negli Stati Uniti d'America.

E poichè fra noi il gettito fiscale di questa attività è così grande, e non vogliamo e forse non possiamo moderarlo, procuriamo di favorirne lo sviluppo in un settore di maggiore ampiezza e di maggiori possibilità: nel settore internazionale, dal quale gli autotrasporti nazionali possono trarre un poderoso e promettente impulso.

A questo problema si riferisce l'oggetto dell'ordine del giorno formulato, che passo brevemente ad illustrare.

La prima galleria transalpina per i veicoli su strada. — Come ho già detto, l'ordine del giorno è stato approvato dal Gruppo parlamentare del turismo al quale, attraverso ad uno dei più autorevoli suoi componenti, il senatore Gasparotto, ho domandato l'autorizzazione di firmarlo con lui e di svolgerlo in questa occasione, in coordinamento con la tesi di valorizzazione degli autotrasporti che mi ero proposto di svolgere.

Ora l'ordine del giorno auspica l'apertura di una via di comunicazione, attraverso alla catena delle Alpi, esclusiva per il traffico automobilistico fra l'Italia e la Francia, affronta

cioè la più ardua e grandiosa realizzazione nel settore stradale, mettendola allo stesso livello delle più audaci opere ferroviarie; afferma che è venuto il tempo di rinnovare per il mezzo di trasporto creato dal xx secolo l'ardimento col quale circa un secolo fa il Piemonte apriva la galleria fra Modane e Bardonecchia, attribuendosi un primato invidiabile attraverso difficoltà allora terribili per uno scavo nella roccia con tanti chilometri di sviluppo, fra le incertezze e le minacce delle temperature quasi insopportabili per la resistenza al lavoro, degli scoppi dei gas esplosivi, accumulati nelle viscere del terreno, delle infiltrazioni di acque permeanti la roccia. Ma si trattava di aprire la via all'esercizio ferroviario fra popoli desiderosi di accorciare le loro distanze e la via fu aperta.

Ora si auspica un'uguale realizzazione per il nuovo mezzo di trasporto, fra gli stessi popoli. Ma il punto prescelto non è nè poteva essere ragionevolmente adiacente alla galleria ferroviaria. Bisogna aprire strade nuove che permettano nuovi allacciamenti complementari degli antichi, e fu designata una zona intermedia fra la galleria del Frejus e quella del Sempione, nella quale per il progettato traforo si prevede una galleria della lunghezza di circa 12 chilometri, della larghezza di circa 8 metri per mettere in comunicazione la falda settentrionale con la falda meridionale del massiccio alpino più gigantesco, quello del Monte Bianco, mantenendo i due imbocchi a quote assai moderate e quindi praticabili in tutte le stagioni dell'anno.

Il punto scelto coincide sensibilmente col rettilineo Roma-Parigi, e con l'incrocio del 45° parallelo col 7° meridiano.

Questa via di comunicazione auspicata nel nome di un'audace affermazione del progresso umano, abbattere l'ostacolo se si richiede troppo tempo e troppa fatica ad aggirarlo, corrisponde anche ad una soluzione economicamente razionale, perchè l'immobilizzo verrà almeno in parte premiato subito dai vantaggi del turismo e più tardi, favorendo importanti scambi commerciali, potrà essere interamente remunerativo. Ma l'impresa ha qualcosa di attraente in se stessa, mentre la tecnica odierna della perforazione dà la sicurezza della sua realizzabilità.

Aprire 12 chilometri di galleria con due sole fronti di attacco significa guidare le squadre operatrici con una vigilanza costante che ne corregga continuamente, con gli strumenti geodetici, la direzione. Lavorare a lungo nella roccia la cui temperatura raggiungerà i 50° significa assicurarsi la circolazione di aria refrigerata e sostituire il lavoro delle macchine a quello degli uomini.

Durante l'esercizio che succederà alla fase di esecuzione la ventilazione non sarà meno necessaria.

La macchina ci dovrà dunque assistere durante la perforazione e durante il successivo esercizio.

La perforazione meccanica è fatta oggi con mezzi che mettono a disposizione delle squadre dei minatori strumenti simili ad un trapano multiplo automatico, perchè lo scudo metallico, che porta le perforatrici operanti simultaneamente per aprire i fori delle mine, fatta la carica dell'esplosivo, retrocede mentre lo scoppio avviene e la roccia frantumata può quindi essere asportata. Poi riprende la sua marcia avanzante mentre il minatore registra le apparecchiature che realizzeranno la nuova perforazione.

Gli Stati più direttamente interessati, la Francia e la Svizzera occidentale, daranno il loro contributo.

Interesse speciale dimostra la città di Ginevra, che comprende l'importanza di aprirsi una via diretta al mare, togliendosi dal suo isolamento.

Autostrada internazionale. — In Italia l'intera valorizzazione richiederà il potenziamento delle autostrade attraverso il Piemonte, verso Savona, suo porto naturale.

Questa soluzione rappresenta dunque un programma per l'avvenire, quando altre strade affluenti al valico sia dalla parte settentrionale, sia da quella meridionale, saranno aperte. Per ora la questione è stata impostata dal punto di vista turistico e infatti il Gruppo che se ne è interessato è il Gruppo parlamentare turistico. Si pensa che le due valli adiacenti, che hanno una posizione di tanto prestigio nel turismo internazionale e fanno capo alle stazioni di fama mondiale di Courmayeur e di Chamonix, abbiamo tutto l'interesse a scambiarsi i viag-

giatori per procurare loro il godimento di due panorami diversi, incorniciati dai più imponenti ghiacciai dell'intera Europa. Potranno così esaltare il prestigio del loro magnifico territorio non solo nella stagione estiva, ma anche in quella invernale. Ma si deve anche pensare all'avvenire economico e commerciale che questa via di comunicazione deve favorire, contribuendo alla missione di affratellamento delle tre nazioni confinanti con mezzi di comunicazione più pronti, più rapidi, più simpatici.

Non ultima ragione per auspicarla è il lavoro che essa darà a 2.000 operai tutti italiani che per circa tre anni troveranno una occupazione ai confini della Patria. Il settore degli autotrasporti vi troverà i fattori fecondi per nuovi sviluppi.

Per questo ho creduto di unire, al meditato augurio di un ordinamento favorevole al progresso degli autotrasporti, il commento ad un ordine del giorno scaturito da una celebrazione turistica, perchè il voto in esso formulato costituisca la premessa di un avvenire prossimo e brillante quale la motorizzazione, vanto del ventesimo secolo, merita per le sue affermazioni sulle vie della terra come in quelle dell'aria. (*Vivi applausi. Molte congratulazioni.*)

Presentazione di disegno di legge.

SPATARO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SPATARO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* Ho l'onore di presentare al Senato il disegno di legge:

Delega al Governo per l'emanazione di testi unici in materia di organizzazione e di servizi dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni e dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici (1766).

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro delle poste e delle telecomunicazioni della presentazione del predetto disegno di legge che sarà stampato, distribuito e assegnato alla competente Commissione permanente, con riserva di stabilire se dovrà essere esaminato in sede referente o in sede deliberante.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Si riprende la discussione del bilancio dei trasporti.

È iscritto a parlare il senatore Martini, il quale nel corso del suo intervento svolgerà un ordine del giorno, da lui presentato insieme col senatore Angelini Cesare. Se ne dia lettura.

MERLIN ANGELINA, *Segretario* :

« Il Senato, riprese in considerazione le ragioni addotte nell'ordine del giorno presentato, in unione anche ai colleghi senatori Bisori e Braccesi e svolto durante la discussione del bilancio dei Trasporti per l'esercizio 1950-1951, prega il Governo a voler provvedere, nel corso del prossimo esercizio finanziario 1951-1952, alla tanto attesa e reclamata elettrificazione dei tratti di linee ferroviarie Pistoia- Montecatini - Pescia - Lucca - Viareggio; Lucca - Pisa e Lucca-Castelnuovo Garfagnana, venendo così a soddisfare, finalmente, le legittime aspirazioni delle popolazioni servite da quelle linee ferroviarie ».

PRESIDENTE. Il senatore Martini ha facoltà di parlare.

MARTINI. Illustre Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi. Alla distanza di un anno non avrei presentato, insieme col collega Cesare Angelini, un nuovo ordine del giorno analogo a quello presentato l'anno scorso con gli onorevoli Angelini, Bisori e Braccesi, nella discussione del bilancio dei Trasporti e a più breve distanza da una analoga interrogazione dell'onorevole Bisori e sottoscritta anche da me a dai ridetti senatori Angelini e Braccesi, se la soluzione dell'invocato provvedimento non si imponesse sempre di più e se non fossi sorretto e incoraggiato dalla speranza che, essendo questo anno relatore del bilancio l'onorevole Corbellini, l'ordine del giorno abbia ad avere una migliore fortuna.

L'onorevole Corbellini, la cui autorità e competenza in materia è superiore ad ogni encomio, facendo l'anno passato, a pochi giorni di distanza dalla discussione del bilancio dei trasporti, il viaggio con me da Roma a Pisa, ebbe a dirmi che il nostro intervento, rivolto a sollecitare ed ottenere la tanto attesa

e reclamata elettrificazione dei tratti di linee ferroviarie citati nell'ordine del giorno, era più che giusto e legittimo.

L'onorevole Corbellini che, per quanto non sia nato in Toscana, è un toscano di adozione e tanto affezionato alla nostra terra, confido che vorrà, con la sua autorità e il suo prestigio, avvalorare e sostenere la nostra richiesta ed avere il vanto e l'onore di aver contribuito, validamente, allo accoglimento del nostro ordine del giorno e, quello che più preme, alla attuazione dei lavori richiesti.

È superfluo che io torni a dimostrare la eccezionale importanza delle linee ferroviarie che congiungono la capitale della Toscana con le due stazioni climatiche e termali di fama internazionale, come Montecatini e Viareggio; con città di eccezionale valore artistico e turistico come Prato, Pistoia, Pescia, Lucca e Pisa e zone fiorenti di industrie e commerci, di indiscutibile importanza agricola, e, attraverso la ferrovia della Garfagnana, con la rinomatissima stazione termale di Bagni di Lucca, meritamente chiamata la Svizzera toscana, e zone ricche di verde, di fresche acque, e di ricercatissimi soggiorni estivi che offrono anche la possibilità di escursioni di eccezionale interesse. Ed è anche superfluo dimostrare come, già prima della guerra, questa necessità fosse stata riconosciuta ed ammessa, e le opere della elettrificazione di questi tratti di linea fossero già state progettate e finanziate; come per il fatto di essere la mia provincia, per la sua abbondanza di acqua, capace di una produzione di energia elettrica di gran lunga superiore ai suoi bisogni, e con i nuovi impianti della Turrite e della Vinchiana capace di produrre una maggiore disponibilità di 88.000 chilowatt di potenza ed una maggiore produttività media annua di 215 milioni di chilowattora, da poter distribuire a tanta altra parte del Paese, e come quindi, anche per questo fatto, sotto questo aspetto, abbia diritto ad avere, anche a titolo di compenso, dalla Larderello quanto basti alla elettrificazione delle ferrovie che solcano il suo fertile e fecondo territorio.

Qualcuno ebbe a dire che noi, per effetto dell'autostrada Firenze-mare, abbiamo la fortuna di avere in parte soddisfatte le esigenze del nostro traffico. Ma a che serve questa per

i viaggiatori provenienti per ferrovia da ogni parte del Paese e specialmente dall'alta Italia? È chiaro, quindi, che ciò non vale a giustificare un ulteriore ritardo nell'attuazione dello atteso provvedimento. Noi abbiamo chiesto di provvedervi entro l'anno finanziario 1951-52, ma io sono disposto ad attenuare la richiesta purchè mi si assicuri che intanto, nell'esercizio ora cominciato, si provvederà alla elettrificazione di almeno una parte, per esempio, del tratto di linea Pistoia-Lucca-Viareggio di chilometri 66 e di quello Lucca-Pisa di chilometri 24, rimandando al futuro esercizio quello della ferrovia della Garfagnana.

È possibile che nel cuore della Toscana si debba tardare ancora a fornire di mezzi più rapidi e decorosi ed anche più economici i trasporti ferroviari? A provarvi la necessità di non procrastinare oltre l'attuazione del piano di lavori richiesti, oltre gli esempi dimostrativi che ebbi a darvi nella seduta del 7 luglio dell'anno passato, voglio farvi rilevare che lunedì della settimana passata, venendo da Padova, di dove sono partito alle ore 17,05, percorrendo 220 chilometri, sono arrivato a Firenze alle ore 20,02, impiegando 2 ore e 57 minuti. Partito da Firenze per Lucca, chilometri 77, alle ore 20,18, sono arrivato, in perfetto orario a Lucca, alle ore 23, impiegando così 2 ore e 42 minuti, cioè 15 minuti meno del tempo impiegato per venire da Padova a Firenze! Ieri, per prendere il rapido che parte da Pisa per Roma alle ore 11,09, sono partito da Lucca alle ore 10,15 e sono arrivato a Pisa alle ore 11,20, impiegando così un'ora e 5 minuti, quando ormai il rapido era partito per Roma ed ho dovuto così attendere il treno direttissimo in partenza da Pisa per Roma alle ore 13,38. E tutto questo perchè la macchina a vapore che muoveva il convoglio era così scassata da avere avuto il bisogno di essere rinfrescata alla partenza, di fare una bella sosta a San Giuliano Terme ed un'altra prima della stazione di Pisa San Rossore, arrivando così con 26 minuti di ritardo a Pisa, su un percorso di 24 chilometri. Anche un altro rilievo, giacchè ho la parola, mi permetto di fare. La stazione di Lucca è una delle più trascurate del Paese, certamente la più trascurata della zona. Ebbi già a richiedere che si provvedesse a ridarle un aspetto più decoroso;

mi si disse che sarebbe stato fatto, ma, in realtà, non si è provveduto che a riverniciare le parti in ferro delle tettoie.

Signor Ministro, io confido che l'ordine del giorno presentato ed ora illustrato possa essere accolto e così soddisfatti finalmente i bisogni, i desideri di una parte così eletta del Paese, e che non debba ritornare altra volta sullo stesso argomento. Se ciò dovesse accadere mi farò promotore del ripristino della libera Repubblica lucchese, che seppe, a suo tempo, compiere opere di tale mole ed importanza da suscitare l'ammirazione dei nostri nonni: basterebbe pensare all'arginatura del nostro Serchio e alla costruzione delle nostre mura, che ancora formano oggetto di ammirazione e di meraviglia! (*Vivi applausi e congratulazioni*).

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

MERLIN ANGELINA, *Segretario*:

« Il Senato della Repubblica, rinnovando l'invito al Governo di provvedere al ripristino della Firenze-Faenza, opera per la quale già il Senato ebbe a pronunciarsi con un ordine del giorno votato ed approvato nella discussione del precedente bilancio 1950-51.

ricordando le promesse fatte da tutti i precedenti Ministri dei trasporti ed ancora il voto del Consiglio di amministrazione delle ferrovie, con lo stanziamento dei fondi annunciati per la ricostruzione in questo esercizio del tratto Borgo San Lorenzo-Marradi, invita il Governo a dar pronto inizio ai lavori di ricostruzione ».

PRESIDENTE. Il senatore Vigiani ha facoltà di parlare.

VIGIANI. Onorevole signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, dirò soltanto poche parole, sia perchè il mio ordine del giorno mi pare sufficientemente chiaro, sia perchè non ritengo di dover ripetere qui quanto è stato già detto circa la necessità particolare della zona del Mugello e dell'alta Romagna e Toscana nei confronti del ripristino della ferrovia Firenze-Faenza. I colleghi sanno come ogni anno l'argomento sia stato ri-

petuto e su di esso noi abbiamo insistito auspicando che a questa popolazione, particolarmente provata dalla guerra, sia restituita quella ferrovia che, attraversando la linea gotica, fu sistematicamente distrutta dai tedeschi, metro per metro, ed ogni viadotto, ogni ponte, ogni galleria furono diroccati.

Ieri sera, il collega ed amico senatore Braschi nel raccomandare questo ripristino rilevava che i nostri ordini del giorno erano stati tutti e sempre accettati dai Ministri come raccomandazione. Debbo far presente al signor Ministro e agli onorevoli colleghi che io non insisterò — lo dichiaro fin da questo momento — sulla votazione del mio ordine del giorno, perchè già il Senato ebbe, lo scorso anno, a pronunciarsi su un mio ordine del giorno analogo tendente appunto al ripristino della ferrovia e lo approvò.

Qualche mese fa abbiamo avuto notizia — ed il predecessore dell'attuale Ministro ebbe a darcene conferma per cui noi comunicammo parole e telegrammi in proposito alla stampa od alle popolazioni — che la ferrovia sarebbe stata ricostruita nel tratto Borgo San Lorenzo-Marradi. Il Consiglio di amministrazione delle ferrovie ebbe a pronunciarsi con voto favorevole su questa costruzione. È accaduto però che nel tratto Borgo San Lorenzo-San Piero a Sieve il materiale già posto a pie' d'opera è stato invece rimosso. Ciò lascerebbe pensare che non si abbia più intenzione di iniziare i lavori. Io pertanto insisto al fine di sapere quali orientamenti il Ministro intenda assumere e quali disposizioni prendere affinché questo nostro voto, che da troppi anni ripetiamo, questo desiderio delle povere popolazioni di quella zona venga esaudito.

La linea in parola attraversa una di quelle zone che veramente possiamo definire depresse. E a questo proposito rilevo che in particolare noi toscani che abbiamo zone in comune sotto tanti aspetti con quelle della economia meridionale, specie nella montagna, pur tuttavia non insistiamo troppo di frequente, non siamo sempre lì a piatire qualcosa. Ora però diciamo, signor Ministro, questa ferrovia, queste popolazioni, desiderano riaverla, perchè è stata distrutta interamente dalla guerra. Quest'opera di ricostruzione io spero vorrà essere iniziata e confido che il prece-

dente voto del Consiglio di amministrazione delle ferrovie vorrà essere accolto dal signor Ministro, affinché queste popolazioni possano riavere ciò che da tanto tempo desiderano. (*Approvazioni*).

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

TOSELLI. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, raramente un bilancio dei trasporti ha formato oggetto di una relazione così diffusa ed approfondita quale quella che ci ha offerto il relatore onorevole Corbellini, che merita veramente un esame accurato da parte di tutti coloro che apprezzano l'alto valore nazionale e sociale del problema dei trasporti.

Mi permetterò di esporre alcuni pensieri che penso possano interessare la trattazione dell'argomento.

Sui trasporti terrestri in genere e sulla cosiddetta concorrenza degli automezzi stradali sui trasporti ferroviari, il relatore fa uno studio comparativo tra le caratteristiche tecniche ed economiche dei due sistemi di trasporto su strada e su rotaia, e l'esame viene fatto con larghezza di dati statistici e di considerazioni comparative senza tuttavia giungere ad un giudizio definitivo in merito.

Se una considerazione può essere sottolineata sui rilievi dell'onorevole relatore si è che, mentre il trasporto su strada ha usufruito in passato di tutte le facilitazioni dovute alla sua completa libertà di azione nel realizzare ammodernamenti di mezzi e di organizzazione, il trasporto su rotaia per contro ha subito le conseguenze di un mancato tempestivo aggiornamento di mezzi e di organizzazione, lasciandosi sorpassare, in certi punti, dalla organizzazione più snella e industrialmente più pratica dei trasporti su strada.

Sarebbe tuttavia azzardato, allo stato attuale dell'esame, avanzare giudizi sulla esistenza e sulla consistenza della prevalenza dell'uno sull'altro sistema, nè questo compito io intendo assumere. Ritengo tuttavia che debba essere ricordato che, a vantaggio della trazione su rotaia, non gioca soltanto la facilitazione di una minore resistenza d'attrito alla trazione, ma soprattutto pesa un coefficiente di rilevantissima importanza ed è quello di possedere una sede propria; il che con-

sente una maggiore velocità ed una maggiore sicurezza del traffico, specie nei periodi di nebbia che tormentano per lunghi mesi dell'anno vaste zone industriali dell'alta Italia; ed in tali casi la supremazia della strada ferrata su quella ordinaria è certamente incontestabile.

In Francia, dove si devono risolvere gli stessi nostri problemi, alcune linee secondarie hanno trasformato il sedime stradale sostituendo il ballast con una comune massicciata e il servizio ferroviario con servizio filoviario gestito però sempre dalle ferrovie dello Stato.

Senza volerci addentrare in studi o suggerimenti all'oggetto, compito che riteniamo riservato all'auspicato costituendo Consiglio superiore dei trasporti, possiamo invece ad esaminare le parti, seconda e terza, della relazione afferenti più direttamente all'esame del bilancio.

E qui dobbiamo notare, nella parte ordinaria, da un lato il giustificato e confortante compiacimento del relatore nel constatare l'incremento progressivo del traffico ferroviario, sia di passeggeri, che di merci; incremento che viene imputato al progressivo aumento delle attività economiche generali e di quelle produttive in particolare, dall'altro canto si contrappone la malinconica constatazione che la Azienda statale delle ferrovie dello Stato si presenta ancora come una grande ammalata in via di convalescenza, e si constata che il bilancio di esercizio si chiude con un disavanzo di ben 43.196 milioni.

Di fronte a questa situazione così pesante, sia pure già migliorata in confronto ai precedenti disavanzi, sorprende l'assoluta assenza nel bilancio di stanziamenti o di provvedimenti tendenti a risanare il bilancio stesso così in questo come nei futuri esercizi.

La sorpresa non è soltanto di chi esamina il bilancio, ma è stata messa nel dovuto risalto dal relatore e da gran parte degli interventi che hanno preceduto il mio. Se è vero che l'incremento del reddito nazionale, la ripresa delle attività industriali, lo sviluppo degli investimenti produttivi, i grandi lavori pubblici, le costruzioni idroelettriche e le costruzioni edilizie sono una promessa per un ulteriore aumento di traffico, è altrettanto vero che non basteranno a migliorare sensibilmente

il bilancio e ad avvicinarlo al suo risanamento definitivo.

Occorrerà, dunque, addivenire a provvedimenti di carattere straordinario, se non vogliamo dire addirittura eccezionale. Non si può pensare che si voglia cristallizzare l'esercizio di bilancio e costringerlo ad un passivo permanente di tale rilevanza. Il relatore suggerisce i provvedimenti atti a raggiungere lo scopo ed io condivido il parere e, se me lo consente il collega Tommasini, anche l'ottimismo del relatore. Le tre voci che sono segnate in bilancio « per memoria »: capitolo 82, miglioramenti al materiale rotabile; capitolo 85, lavori nuovi di elettrificazione; capitolo 88, ricostruzione opere distrutte dalla guerra, segnano una pericolosa battuta d'arresto nella sistemazione definitiva della Azienda statale. Chi si ferma in questa materia indietreggia.

Tutti gli intervenuti sono stati unanimi nel deplorare l'assenza di adeguate previsioni e stanziamenti su tali voci, ma io voglio sperare che l'onorevole Ministro vorrà rispondere agli interrogativi che si fanno da tutte le parti su queste voci indicando quali sono i provvedimenti che, al di là del bilancio di esercizio, egli intende adottare in proposito, siano essi legati a provvedimenti legislativi allo studio, che risolvano i miglioramenti del materiale rotabile, le elettrificazioni e le ricostruzioni alla guisa di quelli già approvati dal Senato per l'ammodernamento dei servizi pubblici in concessione, sia che si voglia usufruire di speciali assegnazioni del fondo E.R.P., che, per essere vincolate ad investimenti di carattere produttivo, sarebbero specificamente indicate per tali destinazioni, o, sia pure, in quella diversa forma che potesse essere prospettata. È evidente che con qualche provvedimento bisogna cercare di eliminare le cause del passivo di esercizio. Una delle prime cause della passività dell'esercizio è la forte incidenza passiva del costo del combustibile per la trazione a vapore. È impressionante in proposito quanto risulta dalla tabella n. 22 del relatore, dalla quale si rileva che su una spesa totale di lire 20.470 milioni per combustibili ed energia elettrica, ben 14.700 milioni (cioè il 71 per cento) sono assorbiti dalla sola spesa del carbone, e 5.770 milioni rappresentano la spesa dell'energia elettrica e di combustibili liquidi.

Di qui la necessità di eliminare al più presto, e nella massima misura, la trazione a vapore sostituendola con trazione elettrica e dando così lavoro alle industrie elettromeccaniche nazionali che ne hanno tanto bisogno. L'economia derivante da tale sostituzione raggiungerà i 10 miliardi.

La richiesta del collega onorevole Tommasini per la elettrificazione della Bologna-Venezia-Padova-Verona, e quelle di altri colleghi per altre linee, appaiono quindi doppiamente giustificate. È stata rilevata anche la insufficiente disponibilità di energia elettrica ed io penso che sarebbe facile provvedervi con la costruzione di una potente centrale termoelettrica a gas metano che è il combustibile più a buon mercato di cui oggi disponiamo. La centrale ubicata in località conveniente ed in prossimità dei pozzi di estrazione del gas potrebbe utilizzare una parte degli otto decimi della produzione del gas metano che, allo stato attuale, vanno dispersi nell'atmosfera, mentre solo i due decimi della produzione, secondo la relazione dell'onorevole Mattei, possono oggi essere utilizzati. Altra causa di passivo nell'esercizio è la mancanza di adeguamento dei mezzi di locomozione alle esigenze del traffico e ciò specialmente per le linee fortemente deficitarie, e cito un esempio che ho sott'occhio. Sulla linea Cuneo-Boves-Borgo che faceva parte della Torino-Limone-Tenda-Nizza, prima della costruzione del viadotto sulla Stura e della stazione sull'altopiano, che è conservata oggi come linea di arroccamento, il servizio è svolto da un treno viaggiatori con un locomotore trifase a 5 assi, un bagagliaio ed una vettura viaggiatori con 5 agenti (2 macchinisti, 1 capotreno, 2 agenti di controllo), per trasportare una trentina di persone su un percorso di 13 chilometri. Si fanno 7 corse giornaliere nei due sensi mentre con due soli agenti un mezzo filoviario svolgerebbe il servizio in modo più economico e con un numero di corse molto maggiore. Il caso accennato va esteso alla maggior parte delle linee secondarie del Piemonte e delle altre località.

Se si vuole risolvere il problema economico di quelle linee secondarie bisogna estendere al massimo l'uso delle automotrici, che realmente rappresentano la soluzione più moderna, più pratica e più economica per tali linee,

come l'esperienza ha dimostrato nel modo più convincente.

Questa lamentata inadeguatezza dei mezzi di trasporto alle esigenze del traffico, già così fortemente sentita fino ad oggi, diventerà sempre più grave se la si proietta nel prossimo futuro, poichè col progresso continuo delle esigenze che vanno maturando, la necessità di collegamenti celeri e snelli si va facendo sempre più sentita. Allorquando, per esempio, nella nostra città di Cuneo, che è stata prescelta all'uopo per le sue speciali condizioni atmosferiche (assenza assoluta di nebbia e di venti), sorgerà l'auspicato aeroporto doganale, che dovrà, fra l'altro, funzionare da scalo sussidiario dei più grandi aeroporti di Torino e di Milano nei periodi in cui l'intensità della nebbia in tali zone rende eccessivamente difficile lo scalo in quegli aeroporti (desta ancora oggi un fremito di commiserazione e di orrore la tragedia di Superga), si renderà indispensabile un rapido collegamento ferroviario con Torino e Milano ed anche con Genova; perchè i viaggiatori che scalano a Cuneo, dovranno immediatamente proseguire per questi grandi centri, ed ecco quindi la necessità di numerose corse con mezzi leggeri e veloci che non possono essere che automotrici. E allora si renderà necessaria la rimessa in efficienza del secondo binario Torino-Cuneo, già esistente prima della guerra, poi asportato dai tedeschi, quindi predisposto per la posa, dopo la liberazione, e successivamente ancora asportato per essere utilizzato in Calabria, per fronteggiare esigenze più urgenti.

E poichè sono in tema di comunicazioni nel territorio della nostra provincia, aggiungerò che si renderà indispensabile ancora l'elettrificazione della Cuneo-Mondovì che per 24 chilometri interrompe l'anello elettrificato Torino-Genova-Savona-Cuneo-Torino che misura ben 350 chilometri con conseguente disagio ed inconvenienti nel servizio. E tralascio di parlare della Fossano-Bra, che abbrevierebbe di molto il collegamento con Milano; progetto già studiato prima della guerra ma che non è stato inserito nel piano regolatore dei nuovi lavori. La nostra terra passa per essere favorita nelle comunicazioni agli occhi degli osservatori meridionali. In realtà invece vi posso precisare che per raggiungere da Genova la mia città, cioè

per percorrere 150 chilometri, ci vogliono sette ore, cioè quante ne richiede il viaggio Roma-Genova di 600 chilometri e questo in caso di rispetto degli orari, altrimenti ne occorrono dieci ed anche più.

Il compartimento di Torino è stato sempre sordo alle richieste della provincia di Cuneo e, pressato da reali e forse più gravi necessità, ha basato le sue decisioni sullo stato attuale del traffico ed ha orientato altrove le sue attenzioni. Ma se noi ci fermiamo a questo punto non facciamo che un giro vizioso. Il traffico, ove è scarso, va incoraggiato ed intensificato offrendo mezzi adeguati e soddisfacenti. Nella nostra zona il traffico è rappresentato solo dallo sviluppo del turismo che deve valorizzare e potenziare le bellezze incomparabili delle nostre valli e questo potrà intensificarsi solo se sarà convenientemente risolto il problema delle comunicazioni.

Ritornando al problema della messa in efficienza delle linee secondarie, citerò ancora, a titolo di esempio, ricavandoli dalla relazione Corbellini, i dati relativi: alle ferrovie Calabria-Lucane che presentano un passivo di lire 1.592 milioni; alle ferrovie del Sud-Est che presentano un passivo di lire 1.324 milioni; alle ferrovie della Sicilia che presentano un passivo di lire 1.080 milioni; in totale, cioè, lire 3.996 milioni. Con tale cifra si potrebbero acquistare un centinaio di automotrici e realizzare con esse forti economie di esercizio e di combustibili.

Non mi resta pertanto che sottoscrivere in pieno alle proposte fatte dal relatore per il risanamento del bilancio con una ardita politica di miglioramento tecnico ed economico dei trasporti nelle zone a scarso traffico.

Altro problema che riguarda ancora la nostra zona ligure-piemontese è quello di migliorare il collegamento ferroviario del porto di Savona.

Con i mezzi di sbarco di cui è oggi dotato il porto di Savona, si possono raggiungere, lavorando con un solo turno normale e con i consuetudinari mezzi di bordo, circa 6.600 tonnellate giornaliere, mentre provvedendosi nei casi di affollamento di navi ad un secondo turno si raggiungono le 11.000 tonnellate in 24 ore.

Questo senza tenere conto di 3 ponti elevatori in costruzione che accrescono le possibi-

lità di sbarco ed imbarco di oltre 1.500 tonnellate giornaliere con che si raggiungeranno le tonnellate 12.500.

Di contro a questo movimento si ha una possibilità massima di smaltimento per ferrovia di 3.000 tonnellate per cui, in momenti di intenso traffico, come è successo anche di recente, si ha un imbottigliamento che porta alla protrazione della permanenza di navi con conseguente maggiore spesa per controstaia, e una congestione di merci data la esigua disponibilità di spazio per depositi. Ed è chiaro che le maggiori spese per controstaia portano, come conseguenza, la preferenza da parte delle navi ad attracchi in altri porti, e, per quanto riguarda il commercio estero, le preferenze vanno ai porti francesi ed a quelli del Nord con i quali è già tanto difficile sostenere, anche parzialmente, la concorrenza.

Da quanto si è ora accennato emerge l'assoluta urgenza di rimediare al deficiente collegamento ferroviario del porto col suo retroterra, urgenza tanto più evidente quando si pensi che l'inoltro dall'attuale parco-vagoni di Lavagnola, attraverso la già congestionata stazione ferroviaria di Savona-Letimbro, dei carri vuoti e l'avviamento di quelli carichi a quest'ultima stazione sono fatti mediante un unico binario sotto la storica Fortezza.

Per rimediare a questo grave inconveniente è stato studiato — e trovata presso il Ministero dei lavori pubblici — il piano di costruzione, attrezzatura e collegamento col porto, di un parco ferroviario in località Fornaci, mentre si sta provvedendo alla deviazione della linea di Ventimiglia per costruire una parte del raccordo al porto. Ora se si pensi che fino all'anno scorso il porto di Savona è stato il secondo porto italiano del Mediterraneo, che il suo movimento portuale è stato vicino ai quattro milioni di tonnellate, si comprenderà quale danno viene al suo traffico dalla insufficienza dei mezzi di smaltimento ferroviario.

Tutte le iniziative, per migliorare le condizioni con nuove attrezzature e per procurare nuove correnti di traffico, urtano e sono rese vane da questo impedimento, ed anzi riesce difficile anche conservare il movimento portuale raggiunto, come dimostrano le statistiche purtroppo in declino. Pertanto l'Ente portuale di Savona-Piemonte costituito e gestito con la collaborazione del retroterra piemonte-

se più interessato (Torino e Cuneo), e le autorità locali hanno insistito per chiedere l'attuazione di quel parco alle Fornaci che risolverebbe radicalmente la situazione. Si tratta di stanziare per tre esercizi una somma di circa 600 o 700 milioni annui.

Quindi si fanno voti perchè il Ministro delle comunicazioni, d'accordo con quello dei lavori pubblici, insista per avere dal Tesoro tale stanziamento. Frattanto un sollievo al congestionamento ferroviario-portuale, di cui si è fatto cenno, si otterrebbe se potesse mettersi al più presto in esercizio la Savona-Altare in modo che i carri vuoti potrebbero essere avviati dalla stazione di Letimbro per questa nuova via di comunicazione, mentre quelli carichi sarebbero avviati per la Savona-San Giuseppe. I fondi per ultimare questa linea per Altare sono di entità modestissime e per questo si spera che sarà accettata la richiesta.

Ancora un cenno voglio fare sulla opportunità di eliminare dagli sguardi dei viaggiatori quello spettacolo desolante e malinconico di vagoni sfasciati da eventi bellici che giacciono in tutte le stazioni del nostro territorio ad ingombrare i binari di manovra ed a solleticare lo spirito di vandalismo di elementi male intenzionati. Mi è stato detto che parte di questi vagoni sono di altra nazionalità e debbono attendere l'autorizzazione degli alleati per poter essere rimossi e recuperati; ma io vorrei che in qualche modo si trovasse una formula per risolvere questo increscioso stato di cose che offende il decoro stesso della nostra Nazione.

Concludo, rinnovando la mia piena solidarietà col relatore sul principio che il bilancio possa e debba essere risanato con un ardito e risoluto programma di ammodernamento e di adeguamento degli impianti e del materiale rotabile, con nuovi investimenti che sarebbero a reddito immediato, abbandonando, per quanto possibile, la trazione a vapore e valorizzando il rendimento del personale. In modo speciale venga curato l'adeguamento dei mezzi sulle linee di scarso traffico migliorandone i servizi con conseguenti diminuzioni di spese di esercizio ed aumento delle entrate. Non formulo ordini del giorno per quanto ho esposto, ma mi riterrò soddisfatto se il Governo vorrà accettare come raccomandazione le richieste

formulate e vorrà porre allo studio i problemi che ho avuto l'onore di prospettare. (*Applausi e congratulazioni*).

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

GENCO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, sono veramente spiacente di dover ripetere nell'attuale discussione molti argomenti da me già trattati nelle discussioni dei bilanci precedenti, e di dover ribadire qualche argomento già sfiorato dai colleghi che mi hanno preceduto. Sono costretto a farlo perchè le nostre voci, come osservava ieri il deputato Rapelli, sono come quelle di clamanti in deserto e perciò spesso rimangono purtroppo inascoltate. Le nostre richieste, fatte attraverso interrogazioni, interventi nelle discussioni di bilancio, lettere, sollecitazioni verbali, non hanno quasi mai accogliimento, e ciò si spiega perchè i Ministri, prima di darci una risposta, interpellano i loro funzionari, i quali, per avere risposto negativamente la volta precedente, continuano ad essere sempre contrari, dimenticando che l'assoluto non è di questo mondo ...

CAMPILLI, *Ministro dei trasporti*. Neanche l'impossibile è di questo mondo.

GENCO. C'è impossibile e impossibile, signor Ministro. Adesso le chiederò qualcosa di possibile. Tornando a quanto dicevo, essi dimenticano che il mondo cammina ormai troppo rapidamente e non soltanto sulle rotaie, ed è per lo meno inopportuno fermarsi o attardarsi. Ciò premesso, ringrazio l'onorevole Battista perchè mi ha fatto pervenire, soltanto stamane, la statistica dei servizi pubblici dei trasporti in concessione relativa all'anno 1948. Non ho potuto darvi che un'occhiata e quindi non potrò neanche esaminare molto dettagliatamente l'argomento dei trasporti in concessione, così come devo dolermi che i bollettini statistici mensili delle ferrovie dello Stato, pubblicati trimestralmente, non siano stati fatti pervenire alla VII Commissione, che si occupa dei trasporti, nonostante li abbiamo sempre ripetutamente richiesti, e quindi mi dolgo di essere stato costretto a ricercare questi bollettini statistici nella biblioteca del Senato: sarebbe stato molto più utile che li avesse avuti a disposizione la biblioteca della VII Commissione. Vero è che il relatore, ono-

revoles Corbellini, nella sua pregevole relazione, ha esposto molti dati che possono servire egregiamente a comprendere quanto sta accadendo nel settore dei trasporti, anche se egli ha dovuto, per ragioni di spazio, riportare statistiche non dettagliate.

Dalla tabella n. 1 della presente relazione, a pagina 7, risulta che il traffico viaggiatori è passato su strada ordinaria da 9.000 milioni di viaggiatori-chilometro del 1938 a ben 22.737 milioni di viaggiatori-chilometro nel 1950, mentre il traffico su rotaia è passato da 14.374 milioni di viaggiatori-chilometro nel 1938 a 28.145 milioni di viaggiatori chilometro. Il che vuol dire che dal 1938 ad oggi il traffico viaggiatori è aumentato di ben due volte e mezzo su strada ordinaria, mentre è soltanto raddoppiato il traffico viaggiatori su rotaia. Dalla tabella 3 a pag. 9 risulta che il traffico merci invece è passato da 4.500 milioni di tonnellate-chilometro su strada ordinaria nel 1938 a 14.215 milioni di tonnellate-chilometro nel 1950, ossia è aumentato di oltre tre volte, mentre il traffico merci su rotaia è passato da 11.825 milioni di tonnellate-chilometro a 12.560, il che vuol dire che praticamente non è aumentato. Questa poderosa affermazione del traffico merci autostradale è fenomeno dovuto, secondo il relatore, a due elementi caratteristici del traffico stradale, ossia al progresso tecnico raggiunto dai motori ad iniezione, che ha reso sempre più basso il costo di esercizio, e alla influenza della incidenza sul totale della spesa di trasporto delle cosiddette spese terminali delle operazioni di carico e scarico. Per conto mio ritengo che l'aumento del traffico stradale rispetto a quello ferroviario, che è rimasto stazionario, si debba rinvenire proprio nel duplice aumento delle tariffe ferroviarie disposte dal mio amico Corbellini. Se le ferrovie insisteranno nel mantenere le attuali tariffe, sono facile profeta quando pronostico che il traffico merci per ferrovia continuerà a scendere e in maniera paurosa, così come fatalmente accadrà anche del traffico viaggiatori.

A proposito dei notevoli aumenti del traffico viaggiatori e merci su strada ordinaria, rileverò, soltanto incidentalmente, che la consistenza delle strade statali, salvo qualche va-

riante di scarso rilievo e i molti lavori di depolverizzazione in corso, è rimasta quale era, quanto a lunghezza, nel 1938, con la conseguenza grave che le strade sono congestionate ed ormai insufficienti ai bisogni del traffico autostradale. Si impone pertanto con urgenza il problema della sistemazione delle sedi stradali, almeno per le strade di grande comunicazione. Oggi il traffico stradale è talmente forte da svolgersi in molti casi in condizioni di vero pericolo. Un suo aumento, prevedibilissimo, deve avere come presupposto l'allargamento della piattaforma stradale e una rettificata plano-altimetrica dei tracciati. Cosa che non manca di difficoltà e che richiederà spese notevoli e del tempo.

È per questo che le ferrovie non hanno ancora compiuto il loro ciclo e hanno ancora una funzione preminente da svolgere nel campo dei trasporti. A torto, quindi, è stata criticata dagli autotrasportatori, nella loro rivista, la ricostruzione delle ferrovie, operata negli ultimi anni, mercè l'opera attiva e fattiva dell'onorevole Corbellini. Ed ancora più inopportune sono state le recenti critiche, assai vivaci, contro il disegno di legge per l'ammodernamento e il potenziamento delle linee in concessione, approvato dal Senato e ancora all'esame della Camera dei deputati; critiche aventi per oggetto il cosiddetto monopolio, invero sorpassato, della strada ferrata e provenienti proprio da parte degli autotrasportatori cioè da coloro che, essendosi assicurato l'esercizio di un'autolinea, difendono a denti stretti questo loro diritto o predominio, il che finisce col dar luogo ad un monopolio ancora più intollerabile, perchè esercitato da privati anzichè dallo Stato.

Le ferrovie hanno dunque ancora una notevole funzione economica e sociale. Bisogna, però, sistamarle. Rinnovarsi o morire, dicevo nella discussione dello stato di previsione dell'anno scorso. Rimango ancora dello stesso parere. Ecco perchè penso che si debba procedere a passi spediti sulla via del potenziamento, dell'ammodernamento, del completamento e della ricostruzione delle strade ferrate italiane. Da taluno è stata criticata la ricostruzione di questo o di quel tronco ferroviario, qualcuno ha criticato ripetutamente su una rivista la ricostruzione del viadotto Formia-

Gaeta, qualche altro ha criticato la costruzione di qualche tronco fortemente passivo, a scarssissimo traffico. Sono piccole cose, delle sfumature, nel grande quadro della ripresa economica della Nazione, cui le ferrovie hanno contribuito enormemente. È stato ripetuto da molti colleghi che bisogna elettrificare gran parte della rete. Molti di quelli che hanno parlato si sono occupati di questo o quel tronco: per mio conto, parlando di elettrificazione, mi rifiuto di seguire criteri campanilistici e dico perciò che, se bisogna elettrificare subito linee di grande traffico come quella Torino-Milano-Verona-Venezia; bisogna altresì elettrificare pure rapidamente la Ancona-Foggia-Bari-Brindisi-Lecce, bisogna elettrificare la Bari-Taranto-Metaponto-Reggio Calabria e la Potenza-Battipaglia, quella famosa linea a grandi pendenze e con molte gallerie e su cui c'è quella galleria nella quale morirono in una sola volta circa 600 persone. Si tratta di linee di importanza non locale. Bisogna poi elettrificare le due linee costiere della Sicilia.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. I lavori sono iniziati.

GENCO. Sono occorsi due anni per elettrificare 50 chilometri. Di questo passo non so quando si finirà.

Se è vero che nei magazzini delle ferrovie dello Stato vi è il rame occorrente per l'elettrificazione di quasi tutta la rete, come affermava il collega Corbellini quando era Ministro, ciò vuol dire che la spesa potrà essere ridotta. Quali sono i vantaggi dell'elettrificazione? È inutile ripetere quello che è stato detto tante volte e da tanti colleghi, ma mi preme mettere in relazione un dato risultante dalle tabelle 22 e 23 della relazione Corbellini. A pagina 33, infatti, si legge nella tabella 22 che la spesa per combustibile solido nel 1950 è stata di 15 miliardi e 400 milioni, la spesa per combustibile liquido di 750 milioni, la spesa per energia elettrica di 4 miliardi e 400 milioni. A pagina 34, tabella 23, si legge che la ripartizione del traffico secondo i sistemi di trazione è la seguente: trazione a vapore, milioni di tonnellate-chilometro 16.000; trazione elettrica, milioni di tonnellate-chilometro 37.200; trazione a combustione interna, milioni di tonnellate-chilometro 1.850.

La spesa per il solo combustibile o per la sola energia motrice, risultante dai rapporti di queste tabelle, è di lire 0,96 per tonnellata-chilometro per trazione a vapore; di lire 0,40 per trazione a combustione interna; di lire 0,12 per trazione elettrica. Sicché la spesa unitaria per la trazione elettrica è solo l'ottava parte della spesa per la trazione a vapore. Credo sia inutile aggiungere che non ho finora tenuto conto della spesa per l'elettrificazione che si aggira intorno ai 30 milioni per chilometro. Ma posso aggiungere che, tenendo conto di tutto, la trazione elettrica costa di meno della trazione a vapore. Se tutta la rete ferroviaria fosse elettrificata — questo è per ora un sogno — invece di spendere, come nel 1950, 15 miliardi e 400 milioni per combustibile solido, si sarebbero spesi circa due miliardi, anzi un miliardo 900 milioni per energia elettrica occorrente per fare lo stesso servizio, con risparmio di 13 miliardi e mezzo. In questi giorni si sente dire che l'Amministrazione ferroviaria ha in preparazione un piano per l'elettrificazione delle linee più importanti per un totale di 160 miliardi, per quattro anni, con 40 miliardi l'anno.

CAMPILLI, *Ministro dei trasporti*. Non corra mai dietro alle voci.

GENCO. Il materiale rotabile è indubbiamente insufficiente. Non esaminerò la consistenza del parco carri. Risultano atti al servizio circa 118 mila carri di fronte ai 124 mila del 1938. Dato il breve aumento del traffico merci, ritengo non vi sia una deficienza di carri. Bene fa l'Amministrazione ferroviaria a costruire carri frigoriferi, ma per le carrozze siamo indietro, il traffico viaggiatori è aumentato del doppio rispetto al 1938, epoca in cui avevamo circa 5.982 carrozze. Nell'aprile del 1951 le carrozze sono 5.242, ossia 740 in meno del 1938. Occorrono, quindi, ancora molte carrozze. Ma l'elettrificazione, la costruzione di nuove carrozze, l'attrezzatura degli impianti di sicurezza e segnalamento, in una parola, l'ammodernamento, richiede moltissimi mesi. Vi sono però cose che si possono fare subito. Ieri il senatore Priolo ha parlato dello stretto di Messina. Posso dire che la situazione del traffico tra la Sicilia e il continente è preoccupante. I carri stazionano a Messina per giorni. Onorevole Ministro, occorrerà raddop-

piare il numero delle navi traghetto, ma la linea tirrenica non è sufficiente per smaltire il traffico attuale e non è possibile, almeno per ora, fare il doppio binario sulla linea tirrenica, perchè l'ostacolano la planimetria e l'altimetria della zona, le molte gallerie esistenti su quella linea ed occorrerebbero somme ingenti. L'onorevole Massini ha consigliato il raddoppio della tirrenica ma non si è forse reso conto che quella linea costerebbe un monte di quattrini.

MASSINI. Non sono compresi i tratti con galleria.

GENCO. Allora è inutile farla, poichè le gallerie sono molto frequenti.

Ebbene, onorevole Ministro, faccia servire da doppio binario della ferrovia tirrenica, la ferrovia jonica, anche perchè questa linea serve alcune zone litoranee della mia Puglia e della vicina Basilicata.

CAMPILLI, *Ministro dei trasporti*. Lei crede che basti un atto di volontà per questo?

GENCO. Bisogna far passare i treni da quella linea, bisogna fare in maniera che tra le deviazioni ammesse per i viaggiatori ci sia, dallo stretto di Messina per l'alta Italia, anche quella della Puglia. Lo chiedeva ieri il collega Priolo, l'ho chiesto ripetutamente anch'io; mi sono state date ripetutamente assicurazioni ma non se n'è fatto nulla. Così qualcuno che dalla Sicilia viene verso l'alta Italia avrà modo di passare per la Puglia e di conoscere anche la nostra regione che non è proprio l'ultima d'Italia.

Quanto alle tariffe ho già detto quello che penso. Io ritengo che occorre rivedere le tariffe: è questa un po' una mia idea fissa. Se è vero, onorevole Corbellini, che i prodotti del traffico sono aumentati, è purtroppo anche vero che il traffico è diminuito. Occorre pertanto rivedere le tariffe, se non si vuole che il traffico abbandoni definitivamente la linea ferrata per i mezzi automobilistici, che sono più economici. Occorre che le ferrovie adempiano sempre meglio la loro funzione sociale, ed ecco perchè plaudo, onorevole Ministro, alla istituzione dei treni turistici, i cosiddetti treni popolari, perchè è necessario in Italia un certo turismo di massa. Bisogna riconoscere che il turismo oggi è soltanto possibile ad alcune determinate classi privilegiate e che gli italiani per il 90 per cento non conoscono l'Italia. Debbo confessare che anch'io ho visto per la prima

volta solo in questi giorni, in occasione di un convegno parlamentare turistico, la magnifica Valle d'Aosta.

MATTARELLA, *Sottosegretario ai Stato per i trasporti*. Avete il permanente voi.

GENCO. Abbiamo il permanente, è vero, ma non ci serve a nulla; ci serve soltanto per andare una volta la settimana da Roma alla città di origine. Non abbiamo tempo di girare.

Bisogna allora istituire dei treni turistici che consentano agli italiani, operai, contadini, di visitare l'Italia, di accorgersi che vi sono delle zone bellissime nel nostro Paese, senza andarle a cercare all'estero, in Svizzera, in Austria o in altre Nazioni. Bisogna altresì fare in maniera che questi viaggi turistici non si risolvano in una sfacchinata, in un viaggio notturno in due notti di seguito. Occorre che il turista abbia la possibilità di pernottare almeno una notte nelle città raggiunte.

Qualche cosa ora debbo dire sulle ferrovie che interessano le nostre regioni meridionali.

Ferrovie calabro-lucane. È stato detto che le ferrovie calabro-lucane sono fortemente passive (lo ha detto il collega Toselli). È verissimo, ma tenete presente che la legge istitutiva delle calabro-lucane prevedeva la costruzione di 1271 chilometri di strada ferrata; viceversa a tutt'oggi se ne sono costruiti 737 appena e quindi ci sono dei tronchi isolati ed a sè. È logico pertanto che quelle ferrovie non possano sviluppare un traffico adeguato, anche perchè le stazioni sono piuttosto lontane dai centri abitati che dovrebbero servire. Bisogna completare qualche tronco in armonia con lo sviluppo della rete stradale.

C'è stato il disegno di legge per la fornitura alle calabro-lucane di 25 automotrici. Questo disegno di legge è rimasto inspiegabilmente per 15 mesi nei meandri del Ministero e noi, che aspettavamo di vedere in servizio per il 1° luglio di quest'anno un gruppo di automotrici, dovremo credo contentarci di aspettare fino al 1° luglio 1952. Questo accade tutte le volte che un disegno di legge, approvato di urgenza dal Parlamento finisce nelle secche della burocrazia. Qualche cosa di simile è accaduto per esempio con la ferrovia Bari-Barletta. In proposito ringrazio il Sottosegretario di Stato Battista, perchè si è reso diligente perchè fosse approvato rapidamente il disegno di legge

che doveva autorizzare l'inizio dei lavori per la ferrovia Bari-Barletta. Quando saranno finiti questi lavori noi avremo perduto un triste primato, caro Oggiano, cioè quello di avere la ferrovia più ridicola e più vecchia d'Italia. Giorni fa mi trovavo a passare proprio per quelle strade, lungo le quali sorgono paesi di circa 60.000 abitanti come Corato, Bitonto e Andria; ebbene se tu, Oggiano, avessi visto quelle ridicole locomotive sbuffanti che trascinano vagoni lunghi appena tre o quattro metri ti saresti accorto che vi sono delle ferrovie alle quali quelle della Sardegna non sono affatto inferiori. Ad ogni modo noi pugliesi vogliamo pregare il Ministro di far finire il più rapidamente possibile i lavori, almeno nello spazio di un anno.

Ferrovie del Sud-Est. Sono ferrovie a scartamento ordinario gestite dalla Società Ferrovie del Sud-Est. Esse servono tutti i paesi del Salento, che ha città con 30-40.000 abitanti, trattandosi di una zona agricola a forte sviluppo. Purtroppo queste ferrovie sono passive e d'altronde, come sono passive le ferrovie dello Stato, così dobbiamo mantenere, anche passive, le ferrovie del Sud-Est. Comunque se si doteranno anche quelle linee di automotrici si potrà fare un passo avanti nella stabilizzazione del bilancio di quella Società. Però io non penso assolutamente che quelle ferrovie possano essere elettrificate. Giorni fa, discutendosi questo bilancio nella 7ª Commissione, il mio maestro, senatore Focaccia, suggeriva di elettrificare queste ferrovie lucane e salentine. Orbene, soltanto per le calabro-lucane occorrerebbe una somma tale, che l'Amministrazione dello Stato non avrà mai a sua disposizione. Piuttosto io mi domando come mai sono state dimenticate fino ad oggi le nostre regioni, caro Oggiano. Noi vogliamo vedere soltanto realizzate al più presto le nostre aspirazioni e per far questo si tratta di accelerare l'entrata in vigore di leggi da noi approvate, che finanziano questi lavori. Si tratta quindi semplicemente di un atto di buona volontà, che bisogna mettere in effetto in questo caso.

Alcune di queste linee secondarie hanno istituito dei servizi automobilistici supplementari del servizio ferroviario. Si tratta di una buona iniziativa, perchè queste linee automobilistiche sono molto richieste dal pubblico, ma io mi do-

mando per quale ragione (pare che sia una ragione di carattere fiscale) il viaggiatore che ha fatto il biglietto tra una città e l'altra per la ferrovia non possa con lo stesso biglietto servirsi della linea automobilistica, e bisogna invece che vada per forza con la ferrovia. Questo significa spesso aspettare alcune ore.

Io mi dovrei occupare anche un poco di qualche altro argomento, per esempio della G.R.A.

So che sta per essere messo in liquidazione, signor Ministro. So che esiste un forte debito col personale. La G.R.A. è in regime commissariale, ma bisogna pagare il personale perchè esso non abbia l'impressione che lo Stato sia un cattivo padrone. Bisogna anche che la Provvida sia smantellata, perchè costa allo Stato alcune centinaia di milioni. Con tutti i negozi, le cooperative e i mezzi che sono a disposizione oggi, la Provvida non serve più a favorire la massa degli operai e degli impiegati delle ferrovie.

Qualche cosa sui passaggi a livello, onorevole Ministro. È una cosa da poter fare con piccolissima spesa...

CAMPILLI, *Ministro dei trasporti*. Che cosa intende per piccolissima spesa?

GENCO. Bisogna custodirli tutti; alcune recenti gravissime disgrazie impongono che i passaggi a livello siano custoditi o soppressi, o per mezzo di opportune opere d'arte e con la loro chiusura assoluta. Gli esistenti passaggi a livello delle Ferrovie dello Stato e secondarie sulle linee di grandi comunicazioni stradali debbono inoltre essere dotati di telefono. Avrei voluto far vedere all'onorevole Ministro la fila di automezzi, che si formò alcune sere fa ad un passaggio a livello della ferrovia Calabro-lucana sulla strada statale numero 99. Circa tre chilometri di file di automezzi da una parte e tre chilometri dall'altra; un'ora e mezza in attesa di una automotrice che, avendo subito un incidente, non poteva passare. Eravamo ad un passaggio a livello a pochi chilometri — circa due chilometri — dall'abitato di Matera, capoluogo di provincia. Bastava un telefono; avremmo potuto apprendere che l'automotrice si era sfasciata tra una stazione e l'altra e saremmo passati, senza attendere una intera serata.

Case cantoniere. Sono state abbandonate diverse case cantoniere, il che ha portato alla

loro quasi totale distruzione. In qualche caso qualcuno degli operai dipendenti della piccola manutenzione delle Ferrovie dello Stato ha chiesto di occupare una casa cantoniera. Ebbene, signor Ministro, per un alloggio in casa cantoniera, che dista 15 chilometri dall'abitato, composto di due camere, una a piano terreno e l'altra a primo piano, questi operai, che non raggiungono le 700 lire giornaliere di paga, pagano 1.500-1.700 lire al mese, là dove per qualche appartamento occupato dai capi compartimento e dai capi servizio delle ferrovie a Roma, Bari, Torino, ecc., non si paga neanche questa somma.

Personale licenziato. Ne ha parlato il collega Massini. Debbo convenire che dall'Amministrazione delle ferrovie sono stati indiscriminatamente licenziati molti ferrovieri per i più futili motivi e nessuno mai è riuscito a farli riassumere. Ho segnalato al ministro D'Aragona l'anno scorso tre casi di questo genere, e non ho mai avuto il piacere di una risposta. Proverò a farlo anche con lei, onorevole Ministro, sperando di avere una risposta anche se negativa. Quanto al personale licenziato per motivi politici, del quale ci siamo occupati in una recente riunione della 7ª Commissione, mi piace assicurare gli onorevoli Priolo e Massini che la 7ª Commissione domani approverà quasi certamente il disegno di legge di iniziativa del deputato Cappugi. Non sono d'accordo sul personale degli appalti, onorevole Massini, perchè inserire nelle Ferrovie una ventina di migliaia di persone, molte delle quali sono state prese per la strada e fanno servizio solo da qualche mese, non mi pare sia un procedimento atto a risanare il bilancio e la struttura organica del personale delle Ferrovie.

Con questo avrei finito. Il collega Di Rocco ha parlato dei treni delle Ferrovie dello Stato nell'Italia meridionale. Non consumerò altre parole per illustrare questa situazione. Dirò soltanto, per la quarta volta, che le vetture più scadenti sono destinate ai treni per la Puglia, per la Calabria, per la Sicilia. Basta affacciarsi una sera alla stazione per vedere partire i treni per l'alta Italia e i treni per il Mezzogiorno: è una constatazione dolorosa, è una protesta che noi eleviamo ogni anno, sicuri di non ottenere, signor Ministro, alcun risultato.

Bisogna pure attivare il traffico viaggiatori sulle Ferrovie dello Stato, dare una certa comodità ai viaggiatori, non sopraffollare i treni, per esempio della Calabria e della Sicilia. Bisogna vedere quello della sera, delle 20,35, che cosa è! Si fa una specie di lotta per prendere un posto nel treno! Bisogna anche evitare, per esempio, rimanendo tra le piccole cose, che i ristoranti di stazione abbiano dei prezzi così diversi lungo la linea ferroviaria, per cui una bottiglia di acqua minerale costa 120 lire, per esempio, a Foggia — adesso per la verità, a Foggia, in tre mesi, il prezzo è salito da 120 a 180 lire — e 160 o 200 a Roma. Vi debbono essere dei prezzi fissi, uguali per tutta la rete, altrimenti i viaggiatori non so quale idea si fanno dell'Amministrazione.

E concludo, onorevole Ministro. Io paragono l'Amministrazione delle ferrovie ad un treno, che ha avuto per un certo periodo un conducente ardito, velocista, come l'onorevole Corbellini; ad un certo momento poi ha avuto un Ministro che ha segnato il passo; il suo predecessore, onorevole Campilli — mi dispiace dirlo perchè è un nostro collega —; adesso ha lei, che ha anche la qualità del velocista. Signor Ministro, faccia in modo che le ferrovie rispondano ai bisogni sociali della Nazione. Rivolgo un plauso a lei perchè ha nominato due Commissioni di studio per esaminare il problema della industrializzazione delle Ferrovie dello Stato e per studiare il problema genericamente chiamato del coordinamento dei rapporti fra strada e rotaia. Proceda su questa strada, ma soprattutto faccia presto, faccia in maniera che noi l'anno venturo non veniamo a ripetere le stesse lagnanze e a chiedere le stesse cose. Le ferrovie, se vogliono vivere, se non vogliono essere soppiantate dall'automezzo, debbono mettersi su una nuova strada, debbono essere elettrificate, debbono essere ammodernate, debbono rispondere sempre più e sempre meglio ai bisogni di una grande Nazione come la nostra! (*Vivi applausi e congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Mancini, il quale nel corso del suo intervento svolgerà un ordine del giorno, da lui presentato insieme con i senatori Rizzo Domenico e Priolo. Se ne dia lettura.

MERLIN ANGELINA, *Segretario* :

« Il Senato :

a) in considerazione della grave situazione del tronco ferroviario Paola-Cosenza, che rappresenta un pericolo permanente per l'incolumità dei viaggiatori e del personale ferroviario — invano attenuata dalle automotrici — ed impedisce l'inoltro dei treni ordinari di merci, quale sbocco del commercio silano, chiede la costruzione di una variante, che corregga il tracciato insidioso della linea, mettendola in condizione di soddisfare le esigenze di traffico dell'intera provincia di Cosenza;

b) in vista della nuova abbondante produzione di energia elettrica per la costruzione del terzo lago della Sila, chiede che lo Stato — servendosi del suo diritto di prelazione — proceda al potenziamento ed alla elettrificazione del tronco Sibari-Cosenza, Sant'Eufemia-Catanzaro e dell'intera linea Metaponto-Reggio Calabria, che avrebbe la possibilità di decongestionare il traffico sulla litoranea tirrenica.

« Le promesse, parecchie volte ripetute da parte del Governo, dovrebbero, una buona volta, impegnarlo a realizzarle;

c) in vista della situazione, che peggiora giorno per giorno, dei nove tronconi delle ferrovie Calabro-lucane, chiede la statizzazione di queste linee, mentre si aspetta, con francescana pazienza, che appaiano sulle avariate rotaie di queste linee a scartamento ridotto, quelle tali automotrici, per le quali, fin da due anni addietro, si stanziò e si concesse un miliardo ».

PRESIDENTE. Il senatore Mancini ha facoltà di parlare.

MANCINI. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, sono il quart'ultimo di questa lunga teoria di oratori... ed ho il dovere di sforzarmi di non ripetere quello, che è stato ben detto dagli altri, che mi hanno preceduto. La ripetizione è una delle forme più fastidiose non soltanto per chi ascolta, ma specialmente per chi non legge, ma parla come me.

Esprimo subito una mia personale opinione, che, come tale, ha il diritto al rispetto dell'As-

semblea. L'intervento dell'amico e compagno ingegner Ferrari è stato così esauriente dal punto di vista tecnico, che da questo settore non avremmo più nulla da aggiungere. Avremo da dire qualcosa di nuovo, dal punto di vista politico, sociale ed organizzativo.

L'intervento del compagno Ferrari si è risolto in un dialogo con il relatore senatore Corbellini, dialogo polemico, sovente vivace, sempre garbato — se fossi un borghese come voi — direi signorile... (*ilarità*). Questo dialogo è stato per me istruttivo, perchè mi ha chiarito molti punti oscuri della relazione Corbellini. Questa relazione, a me sembra, una lezione universitaria per ingegneri e allievi ingegneri, e risente di quel dogmatismo, che è una specialità della cattedra. Penso che se l'onorevole Corbellini fosse sceso dalle sfere del dogmatismo e dello eccessivo dottrinarismo ad una maggiore valutazione degli aspetti sociali del bilancio, avrebbe avuto la possibilità di significative considerazioni sulla distribuzione degli oneri fra i cittadini italiani, sull'impiego del reddito nazionale, orientato verso il bilancio della Difesa e dell'Interno; che scremano (la frase la rubo all'onorevole Corbellini) tutti gli stanziamenti dei dicasteri sociali e culturali. Avrebbe potuto dire qualche altra cosa più importante: se in questo bilancio le spese sono andate per la diritta via, o invece si sono smarrite verso altre vie. L'onorevole Tremelloni ha scoperto che ben 20 miliardi si spendono per le automobili ministeriali e seguiti, in tutti i dicasteri.

Io non mi rivolgo più all'onorevole Corbellini. Egli, che ha la lingua molto lunga, è pregato perciò di non interrompermi. Mi rivolgo all'onorevole Campilli, il quale si trova nella mia condizione dal punto di vista tecnico, anzi un po' aggravata. Noialtri avvocati siamo degli eclettici, mentre l'onorevole Campilli è un attuario, legato soltanto alle cifre e ai calcoli. Onde avrebbe potuto porre almeno in luce l'assoluta insufficienza degli stanziamenti dei trasporti e la passività del bilancio, invece di proporre al Consiglio dei ministri la soppressione dei tre Enti di diritto pubblico: I.N.T., G.R.A. ed E.A.M. Specialmente quest'ultimo, così benemerito, reclamato dagli autotrasportatori e con gestione attiva. Non avrebbe dovuto dimenticare che questo Ente venne creato dall'ono-

revoles Ferrari, che venne rispettato dai suoi predecessori, che l'onorevole Corbellini, Ministro dei trasporti, ebbe a dire: se l'E.A.M. non ci fosse, bisognerebbe crearlo.

Ma, onorevole Ministro, ella che è così esperto, non si è accorto, che sopprimendo questi enti, avrebbe creato una situazione di privilegio per un altro ente? (*Interruzione del ministro Campilli e commenti al centro*).

Onorevole Ministro, sono giunto a questa conclusione — e mi piace che la mia censura abbia determinato interruzioni e commenti — per due ragioni: l'una è sorretta da una rimembranza e l'altra da un'impressione. La prima è la seguente: in una delle tante reincarnazioni del Ministero De Gasperi, eravamo nella Costituente, al Dicastero dei trasporti fu chiamato un « uomo nuovo », il professor Corbellini. Non era un costituente, nè un uomo politico. Ricordo le parole dell'onorevole De Gasperi « mi sono rivolto a un tecnico, perchè il Ministero dei trasporti è il Ministero tecnico per eccellenza ». Tutto è tecnico, tutto è congegno: nella strada c'è il congegno, nelle ferrovie c'è il congegno, dovunque girate lo sguardo trovate il congegno. Non abbiamo una politica dei trasporti, abbiamo invece la scienza dei trasporti, tanto che nelle università e nei politecnici si è creata una cattedra per questa scienza moderna. Alla direzione dei trasporti chi più e meglio dell'ingegner Corbellini, professore di questa scienza e direttore generale allo stesso dicastero?

Mutano i saggi... e quindi non passò che un anno e mezzo e l'onorevole De Gasperi, in una altra sua incarnazione, passò dal tecnico al politico — l'onorevole D'Aragona — ed ora passa all'attuario: eccellente bancario, ma non così eccellente ingegnere. Egli dirige, con mano esperta, l'incerto destino della Cassa del Mezzogiorno; ma non può riuscire a superare le difficoltà di questo dicastero. Dal valore e dalla volontà — sia magari eccezionale degli uomini — non si può pretendere l'impossibile.

L'impressione assai penosa — che certamente, l'onorevole Campilli, cancellerà — è data dalla monotona lettura che ci ha inflitto una settimana fa, un Ministro, lettura che ebbe il merito di sfollare il Senato, anche per seguire l'esempio del Sottosegretario di quel di-

castero ostinatamente assente, a differenza, onorevole Campilli, dei suoi due fedeli collaboratori, presenti al loro posto ed inappuntabili nella cortesia e nella sollecitudine verso i colleghi parlamentari, senza preferenze di partito o di persone.

Onorevole Campilli, ella, che è abituato a conoscere le strutture difficili dei complessi bancari, si è accorto delle specialità di questo dicastero, da lei provvisoriamente retto? Specialità strane: una di carattere strutturale, e l'altra di stile funzionale.

La strutturale: due branche, due attività, due trazioni: la ferroviaria e la stradale.

La funzionale, riguarda le così dette sovvenzioni.

Questo fatto delle sovvenzioni è un problema grave, che deve essere agitato, messo dinanzi agli occhi del Governo; perchè lo Stato — che non vuol retribuire, come si conviene, i suoi funzionari — non può divenire la greppia di tanti sfruttatori, che vivono ai margini, o nelle quinte di tutti i dicasteri. Nel Ministero dei trasporti il fatto assume proporzioni allarmanti. Non c'è linea stradale, automobilistica, ferroviaria, fluviale, che non sia sovvenzionata. E la sovvenzione non solo ha carattere ordinario, ma sovente diventa straordinaria, cioè ricalzata da industri ed esagerate esigenze.

Ora vorrei pregare l'onorevole ministro Campilli di procedere, una buona volta, ad un riesame del complesso problema delle concessioni. Spero di avere, in questa richiesta, consenziente tutta l'Assemblea.

Infatti le concessioni, in numerosi casi, costituiscono uno stimolo ed un incentivo all'iniziativa privata; ma il più delle volte si risolvono unicamente in una serie di sfruttamenti e di speculazioni da parte di chi trova comodo attingere alle casse dello Stato.

E vorrei pur dirle — onorevole Campilli — che nell'ombra di queste concessioni vivono e si ingrassano tanti vibrioni di natura diversa, che vendono fumo e millantano credito; e che dovrebbero essere spazzati dalle scale e dai corridoi del bel palazzo ministeriale.

Onorevole Campilli, vorrei ora invitarla a seguirmi nel labirinto di un organismo massiccio, sorto e gonfiato nel tumultuoso sviluppo della strada dopo la guerra, dovuto alla distru-

zione di chilometri e chilometri ferroviari. Parlo dell'« Ispettorato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione ». Una immagine plastica: una piramide, vertice, gironi, base. Scendiamo dall'alto: una specie di *tabù*, inaccessibile ed inamovibile. La sua parola era verbo, anche per il Ministro. Lo aveva posto lì, il fascismo, lo aveva — al solito — rispettato la Repubblica.

L'onorevole D'Aragona lo ha snidato mandandolo a casa a riposarsi. Lutto nella piramide. Non si aprì la posta per alcuni giorni, come io ebbi il modo di constatare.

Avventuriamoci nei gironi: il primo si suddivide negli organismi, che controllano la circolazione stradale, ed in quelli che disciplinano gli autotrasporti per merci sulle strade. Il secondo comprende gli uffici di sorveglianza per gli impianti fissi di ogni tipo, dalle ferrovie private agli ascensori, ed alle case di abitazione e si suddivide negli uffici, che sorvegliano gli impianti ed in quelli che controllano l'esercizio.

È di competenza dell'Ispettorato anche la navigazione interna, ossia quella dei laghi, quella dalla laguna di Venezia e quella dei fiumi navigabili.

Il dettaglio della struttura è fissato da un decreto in data 1° marzo 1949, dell'onorevole Corbellini, allora Ministro dei trasporti. Tale decreto distingue sette servizi: degli affari generali, della motorizzazione (alla quale appartiene la gestione autovetture in servizio delle amministrazioni dello Stato), le concessioni ferrotranviarie, le concessioni di autolinee, la direzione lavori e costruzioni (a cui fa capo la Commissione per la riattivazione dei pubblici servizi), l'esercizio ed il materiale rotabile, gli affari economici ed il sindacato finanziario.

L'Ispettorato poi si articola in 16 uffici compartimentali, che costituiscono gli organi periferici di controllo e dispone di altrettanti comandi per la sorveglianza diretta dei trasporti; sorveglianza indirizzata di preferenza al materiale ed agli orari, mentre la polizia stradale, che dipende dal Ministero dell'interno, veglia sulla osservanza della disciplina del movimento,

Malgrado la differenziazione degli scopi non mancano interferenze; e la migliore collaborazione fra i comandi compartimentali e la polizia è soltanto conseguenza di lodevoli e non facili intese, che sarebbe opportuno perfezionare per evitare la duplicità di alcune funzioni e la minore efficienza di altre.

Onorevole Ministro, dovrebbe procedere ad uno snellimento e ad una maggiore autonomia dei vari servizi, perchè come io le ho dimostrato — indicandole i vari cerchi — la piramide è pletrica ed erbosa con conseguente danno di una politica dei trasporti in relazione alla necessità, che la strada costituisca un'efficace integrazione della linea ferroviaria.

Un uomo dinamico, come l'onorevole Campilli, dovrebbe procedere ad un'immediata riorganizzazione di questo settore, senza attendere l'annunciata riforma burocratica, allo scopo di impedire dispersioni di energie, che potrebbero essere utilizzate in miglior modo, e per evitare procedure e controlli troppo lenti, defatiganti, dispendiosi.

Questa mia critica ha un solo scopo: quello di spingere il Ministro ad un'azione riformistica sollecita ed intelligente. Potrei perciò concludere questa parte del mio discorso su di un argomento, nuovo nel dibattito, con le parole di Dante:

Messo ti ho innanzi, ormai per te ti ciba.

Il verso mi impone una licenza fuori della prassi.

Il secondo tema del mio intervento riguarda l'Azienda ferroviaria.

Per questa azienda non è soffiato buon vento. Ognuno ha lanciato il sasso in piccionaia: critiche su critiche. La strada riscuote le simpatie in odio alla rotaia. L'ottimo amico e compagno senatore Massini ha creduto alla sincerità di queste critiche e, con l'amore di vecchio ferroviere, si è lanciato alla difesa della sua Azienda; ma io vorrei far notare che le critiche non erano sincere. Si critica l'Azienda, perchè non si ha il coraggio di criticare i ferrovieri. Si dice a nuora per non dire a suocera. Non si odia l'Azienda, si odiano i ferrovieri. Non vi è stato un senatore, che ha osato dire, che il fascismo sorse e dilagò per colpa dei ferrovieri?

Per i governi reazionari i ferrovieri sono un bruscolo fastidioso nell'occhio, per la loro organizzazione, per il colore, per gli atteggiamenti, per la solidarietà verso le altre categorie di impiegati, che si agitano e reclamano giustamente dallo Stato un'esistenza libera e dignitosa, a norma dell'articolo 36 della Costituzione.

Onorevole Campilli, ha letto cosa è avvenuto a Londra? Stamane ne sono pieni i giornali. La grande associazione dei ferrovieri della Gran Bretagna ha postulato la necessità dell'incontro dei 5 Grandi per il salvataggio della pace. Il comunicato ha avuto risonanza in tutti gli Stati occidentali; perchè le organizzazioni dei ferrovieri sono sindacati qualificati, la cui compattezza e la cui solidarietà con tutte le iniziative di pace e di libertà meritano l'elogio più incondizionato. Se gli onorevoli critici volgessero lo sguardo indietro, troverebbero prove mirabili dell'autentico prodigio compiuto dai tecnici e dai più modesti ferrovieri nella ricostituzione, dalle più squallide rovine, del nostro patrimonio ferroviario.

Per quanto si attiene al deficit delle ferrovie, a mio avviso, i motivi intimi e profondi di esso vanno ricercati in questi elementi: a) insufficienza delle reti ferroviarie; b) mancata democratizzazione della ferrovia; c) mancata statizzazione della ferrovia secondaria; d) mancata elettrificazione della rete esistente.

È chiaro infatti — in primo luogo — che una situazione di assoluta insufficienza di linee ferroviarie non può che determinare deficienza di profitto. E tale considerazione assume valore particolare in ordine al Mezzogiorno, in cui il patrimonio, in fatto di linee e di mezzi rotabili, è sempre un elemento irrisorio.

Una parte di questa nostra penisola non ha reti ferroviarie. Al mio amico senatore Oggiano, che ogni anno ci regala un'accorata filippica per la sua Sardegna, voglio offrire alcune cifre, che parlano chiaro e bene: ove si sommino gli sviluppi complessivi delle strade nazionali, provinciali e comunali delle diverse regioni, si rileva che la Sardegna con riferimento a 100 chilometri quadrati di superficie territoriale, possiede appena poco più di 26 chilometri di strada, contro gli 89,5 delle Mar-

che. Il raffronto subisce qualche modestissima variazione, se si considerano le altre regioni del Mezzogiorno in confronto con le privilegiate del nord.

Ma non voglio importunarvi con statistiche e raffronti, vi indico una prova visiva inoppugnabile, decisiva: i treni, che si inoltrano verso il sud e quelli verso il nord... e la capo-linea della rete del sud, la stazione di Napoli. Ogni grande e media città italiana ha la sua stazione. Non parlo di Torino, Genova, Firenze, Bologna e Roma. La capitale del Mezzogiorno possiede invece quel simulacro di stazione, che rappresenta una vergogna per tutti i governi, ed un oltraggio a Napoli eroica ed alle popolazioni meridionali.

Fanciullo mi portarono a Napoli e rimasi colpito della tettoia a vetri della stazione. Oggi, chi scende dal treno, se piove, è costretto ad aprire l'ombrello.

BUIZZA. Non piove mai a Napoli, A Brescia piove!

MANCINI. Non piovono mai miliardi a Napoli, hai ragione. (*ilarità*).

Il defunto commendatore Morandi — capo indimenticabile del Compartimento di Napoli — mi diceva, quando era Ministro: Tutto ciò che io faccio per questa stazione, viene disfatto. Il nemico... è lì, e mi indicava... il « Terminus ».

I colleghi napoletani mi comprendono. Mi comprende molto il senatore Corbellini, che aveva tentato una svolta, a scartamento ridotto, che non ebbe seguito; e mi intenderà l'onorevole Campilli... se tacerà su questo scottante argomento.

Giudicate da Napoli quale e come sia la rete ferroviaria del Mezzogiorno. È Napoli che parla. Si sono scritti tanti articoli su Napoli, che muore, sulle industrie di Napoli, sul porto, ma attorno alla stazione ferroviaria il silenzio si è fatto sempre spesso e plumbeo. Or ora — prima di venire all'Assemblea — ho annunciato al presidente della Commissione speciale per Napoli — della quale mi onoro di far parte — che mi sarei interessato della stazione di Napoli.

Ho ascoltato, or fa qualche minuto, l'ottimo discorso del senatore Genco. Si domandava: dobbiamo raddoppiare la linea tirrenica o la linea jonica? Ambedue sono insufficienti al

traffico. Non imitiamo l'asino di Buridano, perchè finiremmo come il quadrupede. Senza perdere tempo stabiliamo qualche cosa. Rad-doppiamone una ed elettrifichiamo l'altra. La prossima centrale del Mucone darà un volume di forza motrice *in loco*, come diremo in prosieguo. Statistiche, dati immanenti, raffronti sono — a mio avviso — sommamente indicativi ed inquadrano la realtà del fenomeno nei suoi termini precisi: occorre potenziare grandemente la nostra rete ferroviaria, se si vuole incrementare un traffico sempre maggiore di passeggeri e di merci per giungere ad una situazione non più di passivo, bensì di attivo, per la nostra Azienda ferroviaria.

La seconda causa fondamentale del *deficit* è — come ho già accennato — la mancata democratizzazione delle ferrovie. Essa è di due specie; una riguarda il Consiglio di amministrazione e l'altra il traffico, cioè la possibilità di viaggio delle classi più povere e meno abbienti.

Nel Consiglio di amministrazione il terzo dei posti dovrebbe essere occupato dai rappresentanti del personale delle Ferrovie dello Stato, scelto fra gli agenti in servizio della stessa amministrazione: La scelta di questi rappresentanti non deve essere demandata al Ministro, come ora, ma democraticamente al suffragio segreto e diretto delle diverse categorie.

I ferrovieri, che conoscono i loro servizi ed amano la loro Azienda, sono i veri competenti per scoprire gli errori, le lacune e le deficienze e per suggerirne i rimedi.

Ma il motivo principale dell'attuale crisi di flessione del traffico, deve essere visto principalmente nell'inasprimento delle tariffe del tutto contrario agli interessi del popolo! il quale non può servirsi che di questo mezzo, l'unico veramente economico. Si debbono avvicinare le ferrovie al popolo, sia per i viaggiatori, sia per le merci di breve e media spedizione. Bisogna istituire tariffe speciali per operai, contadini, studenti, impiegati, che si recano dai luoghi di dimora a quelli del lavoro e dello studio. Istituire treni popolari per programmare viaggi, durante la stagione estiva, per il mare o per i monti. *Salus populi suprema lex esto*. Ma oltre la salute, questi treni ren-

dono all'Amministrazione un introito abbastanza cospicuo.

Occorre facilitare la ripresa turistica nell'ambito nazionale e favorire contemporaneamente i viaggi delle categorie meno abbienti, organizzando gite collettive, applicando per tali viaggi, sul prezzo del biglietto, la massima riduzione consentita. Bisogna rivedere la tariffa dei prezzi per i viaggi delle comitive nell'intento di rendere i trasporti collettivi, sotto lo aspetto del costo, accessibile a larghi strati di cittadini.

Torno ora da un indimenticabile viaggio in Val d'Aosta. Ho gli occhi pieni di luce e di paesaggi. Colgo l'occasione di attestare, a nome dei 69 parlamentari partecipanti, il più sentito ringraziamento agli onorevoli Gasparotto e Pasquini, che ne furono gli organizzatori instancabili. (*Applausi generali*).

Orbene questi viaggi non debbono rappresentare un privilegio. Bisogna fare in modo che vi partecipino tutti. In Russia gli operai vanno a passare il loro mese feriale sulle rive del Bosforo. Lo svago è un diritto di chi lavora, non di chi ozia. Ritemprare la salute del lavoratore significa disertare gli ospedali, i sanatori, gli ambulatori. La salute è la prima dignità della persona umana.

La terza causa è l'ostinata resistenza alla stanziazione delle ferrovie secondarie date in concessione, per le quali lo Stato spende somme enormi senza poter mai riuscire a risanarle; perchè esse, in mano ai privati, saranno sempre deficitarie. La nazionalizzazione di queste linee è perciò un'esigenza inderogabile ed urgente e deve costituire motivo d'orgoglio per quel Ministro, che sarà capace di realizzarla.

Il mio Gruppo ed io ci opponemmo all'ultima legge di ammodernamento; perchè quei miliardi, sufficienti per iniziare il riscatto, servivano soltanto, come per il passato, a foraggiare le società concessionarie. Queste ferrovie infatti saranno sempre antieconomiche se lasciate nelle mani di queste avide società, desiderose sempre di guadagnare, senza dare. Inoltre i piani finanziari previsti sono stati rovesciati dai nuovi prezzi dei mercati in veloce ritmo di ascensione.

Onorevole Campilli, mai come adesso si presenteranno così favorevoli le prospettive della

nazionalizzazione. Moneta svilita, inadempienza delle società, impossibilità di gestire. Bisogna sapere osare; o meglio vincere la rete di interessi, che stringe e annulla la libertà del Governo. Occorre superare le prevenzioni contro la statizzazione.

Questi problemi di struttura daranno alla Italia il nuovo volto di repubblica del popolo. Sono questi ritocchi profondi, che possono rappresentare l'orgoglio di un Ministro, non la lettura di una qualsiasi relazione, preparata dai propri collaboratori.

E passiamo all'ultima causa del *deficit*, alla mancata elettrificazione. Quanti miliardi di chilovattora si utilizzano in Italia? 25 miliardi; mentre occorrono ben 38 miliardi. Per le ferrovie se ne distrae soltanto un miliardo e trecentomila chilowattora. Delle otto centrali di prima della guerra, appena due ricostruite. Il terzo dell'intera rete ferroviaria è elettrificato. Nessuna ferrovia secondaria elettrificata. Allarme... sul costo del carbone in continuo aumento — e fra breve sarà proibitivo — e si resta inerti dinanzi a questo urgente problema, così fondamentale.

Volga un po' lo sguardo, l'onorevole Ministro, verso laggiù. Laggiù si è costituito un monopolio, da parte di una società, della quale tanto si è parlato: la S.M.E. Si è recato in Sila il presidente della Confindustria ed ha ascoltato, con particolare interesse, la relazione del rappresentante della S.M.E., l'ingegnere Cenziante, che ella conosce. Abbiamo una ricchezza idrica incalcolabile nelle mani della S.M.E. Quale cospicuo dono!!! La S.M.E. non vuole sfruttarla; perchè essa compra dalla Terni e rivende alle nostre popolazioni a prezzo esoso. Cosenza, Catanzaro e Reggio Calabria subiscono le tariffe più alte di Europa. Il collega Priolo non mi smentirà, se denunzio che all'apparire del « pibigas » sulla piazza di Reggio le tariffe furono di colpo notevolmente diminuite.

Il salto del nuovo lago silano il Mucone, darà un vistoso volume di energia elettrica. Ebbene, si vuole costruire un elettrodotto, che si slancia da Scilla alla Sicilia, dove l'energia si venderebbe a prezzi proibitivi, e si dimentica che vi è, a portata di mano, in Calabria, quel tronco Sibari-Cosenza — unico sfiatatoio del commercio silano — abbandonato a se stesso.

Vi è quell'altro tronco insidioso, vermiglio di sangue, battezzato la ferrovia della morte — parlo della Paola-Cosenza per la quale sto facendo il pelo nella lingua — che bisognerebbe elettrificare e correggere subito. Si dimentica che dovrebbe essere elettrificata, nell'interesse di tutta l'Italia, la linea Metaponto-Reggio Calabria. Una volta l'onorevole Corbellini mi disse che era la più bella ferrovia d'Europa e davvero lo sarebbe se, congiunta alla linea Ancona-Foggia-Bari, venisse raddoppiata ed elettrificata. Un'arteria meravigliosa, panoramica, marina, fra il nord e il sud, che servirebbe a decongestionare il traffico sulla linea tirrena, ed a risolvere — quasi — il problema dei trasporti in quel Mezzogiorno, che si vuole industrializzare.

Voglio intanto rammentare all'onorevole Ministro che si sono arrestati i lavori di elettrificazione sulla linea Santa Eufemia-Catanzaro senza che una voce di protesta si sia elevata dalla rappresentanza parlamentare del partito di maggioranza.

Presenterò subito un ordine del giorno e ne chiederò l'approvazione al Senato. Vedremo se il voto di un'Assemblea lascerà ancora indifferente il Governo.

Mi preme intanto sottolineare che l'esigenza di aumentare sempre più la elettrificazione delle linee, è resa ancora più acuta dal costante aumento del prezzo internazionale del carbone fossile, a causa delle attuali condizioni politiche mondiali.

Per il Mezzogiorno la situazione è più critica per il monopolio — invano invocato per tutto il Paese da parte dello Stato — pienamente realizzato dalla Società meridionale di elettricità; la quale, pure avendo in concessione i fiumi della Sila, suscettibili di sfruttamento idroelettrico, non li sfrutta interamente, onde avere la possibilità di continuare a tenere le proprie tariffe, realizzando profitti enormi come ho dimostrato con il fatto di Reggio Calabria.

Mi preme di aggiungere, per ultimo, che per il Mezzogiorno il problema di elettrificazione delle ferrovie non riveste la difficoltà, che alcuni vorrebbero far credere, in quanto, dopo la messa in opera delle centrali del Mucone, la Calabria può disporre di energia sufficiente a tali linee.

Voglio concludere con un ammonimento. Coloro, i quali, pur conoscendo la reale situazione del Mezzogiorno e le sue necessità, hanno votato a favore del riarmo, hanno commesso un vero delitto di lesa Patria. Nella stessa Inghilterra già si parla di ridurre le spese preventive per la cosiddetta difesa; mentre l'Italia si abbandona alla corsa degli armamenti. Onde gli ordini del giorno, presentati per reclamare sistemazioni di linee ferroviarie, non sono che beffe nei confronti delle popolazioni interessate, specie per quelle del Mezzogiorno. Occorre attraverso il voto — senza distinzione di partito — far sentire l'urgenza dei problemi di sostanza, che debbono essere rigidamente impegnativi. (*Applausi dalla sinistra*).

Sono all'ultimo capitolo del mio intervento, cioè al coordinamento tra strada e rotaia.

L'onorevole Massini, nel suo interessante discorso, parlava di « duello » fra la strada e la ferrovia, e si domandava: chi avrebbe vinto? Se lo domanda pure nella relazione l'onorevole Corbellini, il quale ha lasciato la domanda prudentemente senza risposta. Infatti egli — quando parla — mi sembra un mistico della strada.

Se io mi proponessi il quesito, risponderei: vincerà l'aereo. Ma penso che il quesito è ingiusto. Non vi deve essere antagonismo, ma integrazione e completamento fra i due sistemi di trasporto. Il nuovo non esclude mai, del tutto, il vecchio. L'umanità sale l'erta luminosa dei secoli non bruciando le tappe; ma saldandole; la civiltà è il prodotto di tutti gli sforzi e di tutte le epoche. Lo speleo, che compare sulla crosta fiorita della terra possedeva un solo mezzo di trasporto: le proprie gambe; poi venne la trazione animale, poi la macchina a vapore (oh conferenza indimenticabile di Enrico Ferri!), poi quella a benzina. Indi si viola il cielo. Ed è per questo che l'umanità si ferma? No. Sull'orizzonte spunta l'alba di una nuova era: quella della sostanza nucleare: cioè la rivoluzione. Essa non sarà strumento orrendo di morte, ma strumento di vita, sole di una nuova era: velocità, vita, scienza.

Il problema del coordinamento fra rotaia e strada si impone oggi come un problema, che urge risolvere.

Ho appreso, onorevole Campilli, che avete creato una commissione per studiare e risolvere

l'antagonismo. Tempo e danaro persi. Le Commissioni studiano e non risolvono mai nulla. Si voleva creare un Consiglio superiore dei trasporti. Si è ancora in questo ordine di idee? Si creano nuovi ostacoli; perchè invece di attenuare il « duello » fra i due sistemi, il contrasto si accentuerà. E poi non si dimentichi il Consiglio dell'economia, imposto dalla Costituzione, e di cui questo nuovo Consiglio potrebbe essere un doppione a scartamento ridotto.

Non vi sembri una iattanza, in ogni modo anche se vi sembra tale, voglio affermare, che allorquando opposizioni saremo al potere — e spero fra breve, chè il vostro esperimento è fallito — risolveremo il problema in un batter d'occhio. Ascoltatemi:

1) Statizzeremo non solo l'energia elettrica, ma anche gas e carburanti, il che permetterà allo Stato di realizzare quei lucri, di cui oggi beneficiano società estere e nazionali, e regoleremo l'esercizio degli autotrasporti di qualsiasi genere e specie;

2) impediremo la concorrenza sleale. Infatti se la rotaia è passiva, l'autostrada dovrebbe essere attiva; mentre invece non lo è. Ciò che dimostra che i noli praticati sono inferiori al prezzo di costo dei trasporti;

3) elimineremo gli intermediari, o per lo meno li controlleremo.

Fra il cittadino ed i due sistemi di trazione vi sono questi spedizionieri, che ricavano un guadagno esoso.

Quando il ministro Ferrari ha presentato il decreto-legge su quell'Ente il diritto pubblico, che è l'E.A.M. — luglio 1946 — che ora si vorrebbe sopprimere, non ha fatto altro che predisporre gli strumenti necessari per l'attuazione del coordinamento.

4) Occorre subito controllare, se non statizzare, l'A.C.I. Questo organismo ha nelle mani il pubblico registro, gli viene affidata la esazione delle tasse automobilistiche, da cui ricava un aggio dell'8 per cento quando svolge un'attività turistica.

Onorevoli colleghi, ho detto ciò che dovevo dire, e che è frutto del mio studio; perchè sono abituato a rendermi edotto ed a meditare sui problemi, che tratto, per il rispetto che ho di tutti voi.

Ho detto al principio di questo intervento, che noi, avvocati, siamo degli eclettici. Ebbene, se ciò risponde a verità, abbiamo l'orgoglio di affermare, che, allorché ci mettiamo a studiare, di proposito, un problema, sappiamo impadronircene fino in fondo, e gareggiamo con i tecnici.

Onorevole ministro Campilli, se non le dispiace la prego di far tesoro di queste mie osservazioni.

Ho finito, signori. E voglio finire ben diversamente dal mio compagno Ferrari, che ha ricordato le parole dell'onorevole D'Aragona e quelle dell'onorevole Corbellini. Finisco invece con un augurio e con un'accesa speranza: l'augurio che il Governo finalmente si metta sulla diritta via dando un nuovo indirizzo alla sua politica nazionale ed internazionale. La dottrina di Truman, onorevole Campilli, non è la dottrina degli italiani. La dottrina degli italiani è ben diversa. È una dottrina storica, tradizionale, inobliabile. Una dottrina, rappresentata, non dalla forza, ma dal diritto; che regola i rapporti fra gli uomini ed i rapporti fra i popoli; rappresentata dal trionfo della fatica umana finanche nelle arti figurative. Oggi — vergogna — avete espulso dall'Italia tre artisti sovietici, mentre gli intellettuali italiani furono sempre e dovunque acclamati, ambasciatori di civiltà nella letteratura, nella poesia, nelle scienze, nella politica stessa. Pure oggi Machiavelli offre largo campo a tutti gli studiosi d'Italia e di fuori. Onorevole professor Caristia, dica ai suoi correligionari qualcosa dei suoi studi su Machiavelli.

E voglio ancora nutrire un'ardente speranza: che il traffico, fenomeno tecnico, complesso, economico, sociale, politico, nazionale, ed internazionale, possa determinare l'affratellamento dei popoli, riunendo, mutuando, senza limiti, i prodotti della terra, del pensiero, del lavoro; cercando di accorciare le distanze squarciando le viscere delle montagne per lanciarvi la rotaia e la strada, superando le vette immacolate dei monti con gli aerei, sollevando i mari con miriadi di battelli; sollevandoci infine da questo stato di angoscia, che ci preme e ci angustia, per cui un focolare di guerra si spegne ed un altro si riaccende, e trasportandoci in una visione di pace per i popoli, in una civiltà senza rancori e senza

lutti, senza antagonismi di classe e senza tirannie imperialistiche, fondata sulla solidarietà del lavoro umano. Onorevoli colleghi, la giustizia pia del lavoro! (*Vivi applausi dalla sinistra; molte congratulazioni*).

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

MUSOLINO. Signor Presidente, rinunzio alla parola.

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

MERLIN ANGELINA, *Segretario*:

« Il Senato invita il Ministro dei trasporti a studiare ed attuare energicamente le misure necessarie a sistemare il bilancio delle Ferrovie dello Stato, il cui disavanzo va assumendo proporzioni veramente preoccupanti ».

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Bertone.

BERTONE. Signor Presidente, Signor Ministro, onorevoli colleghi, in verità era mia intenzione rinunciare a svolgere l'ordine del giorno, data l'ora tarda e data l'ampiezza che ha assunto la discussione di questo bilancio. Mi limiterò a prospettare alcune considerazioni che esulano completamente dai problemi che fin qui sono stati trattati. Tutti gli oratori, eminenti competenti ciascuno nella sua materia, hanno svolto sotto ogni aspetto i problemi tecnici del bilancio dei trasporti, ma forse nessuno si è occupato di quello che veramente è l'argomento all'ordine del giorno, cioè il bilancio; ed io intendo presentare alcuni rilievi che attengono al bilancio dei trasporti, anzi particolarmente al bilancio delle ferrovie dello Stato.

Il mio ordine del giorno è l'espressione di un desiderio che io oserei credere possa essere condiviso ed accettato dal Ministro, dal relatore e da tutto il Senato, e cioè la sistemazione del bilancio ferroviario. Alle molte domande fattemi da senatori di ogni parte, di miglioramenti tecnici, di opere nuove, di completamento di opere iniziate il Ministro si trova costretto a rispondere: ma i danari dove li prendo? Il mio bilancio è passivo, privo di ri-

sorse atte a fronteggiare esigenze straordinarie.

Mi spingono a queste accorate espressioni le cifre che la relazione dell'ottimo collega Corbellini ha prospettato. Noi abbiamo dei disavanzi continui e in continuo incremento. Mille-novecentoquarantasei un disavanzo di 29 miliardi; 1947, 51 miliardi; 1948, 63 miliardi; 1949, 59 miliardi; 1950-51, 46 miliardi. Si tratta di disavanzi che hanno una caratteristica di speciale gravità, perchè sono disavanzi di esercizio che beneficiano di entrate straordinarie imponenti e dal Tesoro e da aiuti extra statali.

Certamente occorre tener conto dello sforzo immane che si è dovuto compiere per ricostruire il nostro patrimonio ferroviario. Bisogna tenere ben separato il problema della ricostruzione dal problema dell'esercizio. Nel campo della ricostruzione è doveroso riconoscere che si sono fatte cose semplicemente ammirevoli. Chi ha visto lo stato delle ferrovie nel 1945, e lo confronta con le condizioni delle ferrovie di oggi, non può disconoscere che forse nessuna Nazione europea può vantare un cammino così rapido, così intenso, direi così imponente nella ricostruzione del proprio patrimonio ferroviario; e forse nessuna Nazione europea aveva avuto una distruzione così immane come l'ha avuta l'Italia dal nord al sud. Chi ha visto da Torino fino alla Calabria tutte indistintamente le stazioni ferroviarie distrutte, tutti i ponti saltati, tutti gli acquedotti distrutti, tutte le strade di accesso vulnerate, carri ferroviari e macchine decimati, tutte le gru ferroviarie asportate come quelle dei porti, il traffico reso quasi impossibile, ed oggi vede tutte queste opere ricostruite e l'attrezzatura ferroviaria, sia stabile, sia dei mezzi di locomozione, quasi rimessa nella primitiva efficienza, non può che inchinarsi di fronte a questo sforzo, dovuto ai tecnici, a tutte le maestranze, a tutti i lavoratori che si sono prodigati incessantemente per questa opera patriottica. Certamente lo Stato ha compiuto anch'esso il suo sforzo. In questi quattro esercizi lo Stato ha dato in varia forma alle ferrovie per l'opera di ricostruzione 578 miliardi di lire, e tenendo conto di altri aiuti eccezionali interni ed internazionali, le Ferrovie dello Stato hanno goduto di apporti che non si scostano dai mille miliardi. Si deve

riconoscere, ed è giusto e doveroso il riconoscerlo, che lo Stato ha concorso nei limiti delle sue possibilità a questa immane fatica che fu l'opera di ricostruzione ferroviaria. (*Approvazioni*).

L'opera di ricostruzione è una cosa, ma a cinque anni di distanza dal suo inizio è doveroso, se vogliamo essere come i buoni padri di famiglia, esaminare la gestione di esercizio. Desidero qui fare alcune considerazioni. Noi parliamo di un disavanzo costante che dal 1945 c'è stato nell'esercizio delle ferrovie dello Stato. Però non è stato sempre così. Coloro i quali dicono che qualunque impresa nelle mani dello Stato è destinata al fallimento o al passivo dicono una cosa non esatta. Le ferrovie assunte dallo Stato hanno sempre rappresentato un ottimo affare e una ottima speculazione. Traggo questi dati da una pubblicazione che mi ha ieri cortesemente fornito l'amico e collega senatore Corbellini. Nel 1910 il bilancio ferroviario si è chiuso con un avanzo di 95 milioni. Milioni di allora; equivalenti a quasi 30 miliardi di oggi.

E l'utile è sempre aumentato: nel 1915, 148 milioni di utile, nel 1918, 49 milioni; poi siamo al dopoguerra, e il dopoguerra segna naturalmente un passivo: nel 1919, 909 milioni di disavanzo, nel 1920, 1.368 milioni, nel 1921, 1.251 milioni, nel 1922, 818 milioni, nel 1923, 211 milioni. Con il 1924 ricomincia il periodo della ascesa, dovuta in parte a provvedimenti deprecati che il Parlamento attuale ha corretto, e cioè alla estromissione violenta di un gran numero di persone unicamente per le loro idee politiche. Nel 1924, si hanno 467 milioni di attivo, nel 1925, 754 milioni, con un continuo aumento fino al 1931, quando scoppia la crisi vastissima degli Stati Uniti, che si è ripercossa in tutto il mondo, e specialmente nell'Europa e che anche noi abbiamo sofferto. Con quella crisi economica ricomincia il nostro disavanzo ferroviario: minori affari, minori introiti. Nel 1932, 27 milioni di disavanzo, nel 1933, 175 milioni, nel 1934, 184 milioni. Ma nel 1935, passata la crisi, le ferrovie riprendono il loro cammino ascensionale, e il 1935 segna un avanzo di 323 milioni. Nel 1936, 700 milioni di avanzo, nel 1937, 762 milioni, nel 1938, 751 milioni. Poi abbiamo la guerra e dopo la guerra il precipizio e di nuovo i disavanzi, di cui ho dato

lettura poco fa. Quale è la causa di questo disavanzo? Qui ci sono dei tecnici, che noi abbiamo ascoltato con attenzione. Essi hanno indicato ed enumerato molte di queste cause, che io mi guardo bene dal ripetere. Una ne fu accennata con particolare insistenza, e anche poco fa dal nostro collega senatore Mancini, cioè la concorrenza della strada alla rotaia. Se ne occupa la relazione, che in alcuni dati, in alcune cifre molto interessanti osserva che in verità il traffico merci sulla strada oggi occupa il 40 per cento del traffico totale, di modo che il traffico sulla strada si avvicina quasi al traffico sulla rotaia, mentre prima la rotaia era padrona indisturbata del campo. Però, osserva giustamente la relazione, in altre Nazioni, dove il servizio ferroviario e il servizio stradale sono giunti ad una perfezione che noi ancora non conosciamo, accade questo (per esempio, negli Stati Uniti) che il traffico ferroviario rappresenta appena la dodicesima parte del traffico completo, e tuttavia il bilancio ferroviario è in attivo, il che vuol dire che si tratta di organizzazione, di migliore indirizzo, di una diversa struttura ed è ciò che fu detto apertamente nella relazione dove s'invoca una riforma della struttura sì da dare un impulso nuovo al traffico ferroviario.

Un altro punto sul quale è bene sia fermata l'attenzione del Senato è quello che riguarda il rapporto fra le entrate e le spese. Nel 1938 il traffico dei viaggiatori ha reso 1 miliardo 577 milioni, nel 1950, 73 miliardi con moltiplicatore 27 (tenuto conto dell'aumentato numero dei viaggiatori e non solo dell'aumento delle tariffe). Nel traffico merci il 1938 ha dato 2 miliardi 241 milioni, il 1950, 83 miliardi e 500 milioni, con moltiplicatore 34. Per le spese dirette — prendo le cifre dalla relazione — gli oneri del personale nel 1938 sono stati 1 miliardo e 549 milioni, nel 1950, 86 miliardi, con moltiplicatore 59. Per gli oneri riflessi sugli oneri del personale nel 1938 si è verificata la spesa di 275 milioni e nel 1950 di 24 miliardi e 700 milioni, con moltiplicatore 90. Di modo che abbiamo nelle entrate un moltiplicatore medio 30 e nelle spese un moltiplicatore che supera 60. Quindi una differenza grandissima, sulla quale non discuto e non intendo esprimere alcun parere, ma che spiega

come ci possa essere un così grave disavanzo di esercizio che evidentemente non potrà essere colmato se non si provvederà in qualche modo a correggere tale grave disparità.

Anzi in proposito vorrei fare preghiera al Ministro e anche alla Commissione di voler osservare con attenzione un fatto del quale non mi so dare spiegazione, ma che ha una grande importanza, e cioè le cifre che riguardano l'introito del traffico sia per viaggiatori che per merci. Ho letto poc'anzi le cifre riportate nella relazione. Ed eccole: per i viaggiatori nel 1948 sono segnati introiti per 50 miliardi 880 milioni. Il Ministero dei trasporti trasmette all'Ufficio statistico le notizie che quest'ufficio richiede. Il bollettino di statistica, nell'ultimo numero, riporta le cifre di questi incassi, dichiarando che sono state comunicate dal Ministero dei trasporti.

Orbene, la relazione Corbellini porta per il traffico viaggiatori nel 1948, 50 miliardi di lire, il bollettino di statistica 43 miliardi, cioè sette miliardi in meno. Per il traffico merci la relazione porta per il 1948, 65 miliardi, il bollettino di statistica 57 miliardi, cioè otto miliardi in meno. Per il 1949 la relazione porta per i viaggiatori 67 miliardi, il bollettino sessanta miliardi; per le merci la relazione 72, il bollettino 70. Io ho parlato della cosa con qualche collega e non abbiamo saputo spiegarci la differenza. In due esercizi ci sarebbe una differenza di circa 23 miliardi di incasso che sono segnati in più nella relazione ed in meno nel bollettino di statistica. Io non so come questo sia avvenuto, nè voglio trarne considerazioni pro o contro una tesi, ma mi permetto di far rispettosa preghiera al Ministro perchè voglia far verificare queste cifre e, se per caso ci fosse questa differenza, tenerne conto nella formazione del bilancio, perchè se si è incassato di meno di quel che si è creduto, il disavanzo aumenta. Raccomando al Ministro che voglia veder ben chiaro in tutti i conti ed in tutte le cifre dell'amministrazione ferroviaria. Questo non perchè io abbia un qualsiasi sospetto contro la benemerita amministrazione, ma unicamente perchè la regolarità anche formale di un bilancio è condizione indispensabile per la sicurezza del bilancio e la tranquillità dell'Amministrazione stessa. Ciò che

ebbi occasione di dire a proposito del bilancio del Tesoro, lo ripeto oggi: un bilancio ordinato e sistemato è la fortuna dell'Amministrazione, un bilancio in disordine crea dubbi e perplessità con tutte le sue conseguenze. Noi per il bilancio ferroviario abbiamo qualche ragione di dubbio e perplessità. Per questo mi associo ai voti che da ogni parte sono stati fatti perchè venga migliorata la condizione della gestione ferroviaria, vengano migliorati i mezzi tecnici, vengano migliorati e semplificati i servizi, si osservino di più le proporzioni tra entrate e spese; ma si veda soprattutto di mettere ordine all'interno dell'azienda, riconducendo il suo bilancio all'equilibrio e poi agli attivi di una volta. Lo sforzo sarà duro, ma per questo tanto più meritorio. Il giorno in cui questo scopo sarà raggiunto non solo sarà stato reso un grande servizio allo Stato, di cui la posta ferroviaria rappresenta forse la branca più importante, ma sarà reso un grande servizio alla grande famiglia dei ferrovieri, che nella stabilità del bilancio hanno la migliore garanzia per la tranquillità del loro lavoro e della loro funzione. *(Vivi applausi dal centro e dalla destra. Molte congratulazioni).*

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

MERLIN ANGELINA, *Segretario*:

« Il Senato, considerato l'enorme disagio ed il gravissimo danno che arreca alla città di Siracusa l'attuale tracciato della linea ferroviaria nel suo ultimo tratto verso la stazione centrale, dividendo la città nuova, sorgente sull'Acredina dall'antica edificata sull'isolotto di Ortigia, strozzandone lo sviluppo ed il traffico attraverso i passaggi a livello nelle uniche vie di accesso e di comunicazione, la nazionale per Catania, e la comunale per Santa Lucia: considerato che da molti anni esiste presso gli uffici del Ministero dei trasporti un progetto tecnico, già approvato ed esumato recentemente, per la variante della linea, con la costruzione di una galleria, che dal passaggio a livello di Scala Greca sbocca nei pressi della stazione centrale, con notevole riduzione del percorso, sostituendo la corda del grande arco che in atto descrive intorno all'antica Tiche;

considerato che la spesa non grave occorrente per l'esecuzione delle opere sarebbe attenuata dalla parziale utilizzazione del materiale e sarebbe poi assorbita e compensata ad usura per la minore spesa di esercizio, dato il minore percorso: e ciò specialmente in occasione della disposta elettrificazione della linea;

invita il Governo a comprendere la variante suaccennata nel piano delle urgenti opere ferroviarie ed a provvedere alla sollecita esecuzione dei lavori in occasione della disposta elettrificazione della linea Messina-Catania-Siracusa ».

PRESIDENTE. Il senatore Di Giovanni ha facoltà di parlare.

DI GIOVANNI. Illustre signor Presidente, onorevole Ministro ed onorevoli colleghi: poche parole per ricordare soprattutto una promessa ed un impegno. L'argomento del mio ordine del giorno non è nuovo; formò oggetto di una mia interrogazione all'allora ministro onorevole Corbellini e di un mio intervento in occasione della discussione del bilancio 1950-51. Siracusa, città eminentemente turistica, in pieno sviluppo agricolo ed industriale, è nota per la sua storia, per la sua civiltà millenaria, per il suo immenso patrimonio archeologico, per le leggende e i miti onde s'intesse anche la sua tradizione (Giane ed Anapo, Aretusa ed Alfeo), per la sua Venere Anadiomene, « che dell'arte piega nuda agli amplessi, — e giovinezza e baci concede — forse di alcun dolce amore — memore diva », ma soprattutto per le sue bellezze naturali, per il suo clima, pei suoi giardini la città bianca e luminosa, lanciata come una naiade antica nel mare profondamente azzurro, cinta verso occidente dalla dolce catena dei colli Iblei, come da braccio di amante disteso all'amplesso; lì le aurore sull'Jonio sonante sono trionfi di luce ed i tramonti al di là dei colli Iblei sono armonie di colori. Ma la città è soffocata nella sua espansione e nel traffico dall'ultimo tratto della ferrovia presso la stazione centrale, che spezza in due la città, staccando la vecchia città fabbricata sull'isolotto di Ortigia dalla nuova che si espande verso la antica Acradina, e soprattutto interrompendo l'accesso alla città ed il traffico centinaia di volte al giorno attraverso i passaggi

a livello sulle due sole grandi strade di comunicazione, l'una la nazionale verso Catania, l'altra la comunale verso Santa Lucia.

C'è negli archivi del Ministero dei trasporti un vecchio progetto tecnico, già approvato e che è stato recentemente riesumato per la mia insistenza, nel quale progetto è prevista la variante della linea con la costruzione di una galleria che dal passaggio a livello Scala Greca con un percorso di tre chilometri e mezzo circa verrebbe a sboccare nei pressi della stazione ferroviaria, liberando così la città dalla cintura di ferro che la soffoca e rendendo quindi possibile l'abbreviazione del percorso di circa sette chilometri. Il vantaggio è quindi evidente.

L'anno scorso l'onorevole Corbellini ebbe ad assicurarmi che si sarebbe studiato attentamente il problema. Anche l'onorevole D'Aragona si interessò alla soluzione, specialmente in vista della elettrificazione della linea. Si è opposta una difficoltà finanziaria. Ma la spesa, non eccessiva — ascenderebbe a meno di un miliardo di lire — potrebbe benissimo essere ridotta con l'utilizzazione del materiale che verrebbe ricavato dallo smontaggio della vecchia linea assai più lunga e soprattutto sarebbe compensata ad usura per la minore spesa di esercizio, di molto ridotta per la diminuzione dello sviluppo della linea di circa sette od otto chilometri. Tanto più questa economia è prevedibile, e quindi tanto meglio si può attuare il vecchio progetto giacente negli archivi del Ministero dei trasporti, in quanto è stata già disposta l'elettrificazione di tutta la linea della Sicilia orientale, dopo il completamento della elettrificazione già in corso della linea Messina-Palermo.

Con l'elettrificazione della linea Messina-Catania-Siracusa, adottando la variante succennata, si realizzerà una notevole economia sufficiente a compensare la spesa per la costruzione della galleria, in quanto sarebbe ridotto di circa sette chilometri il percorso, sopprimendo l'ultimo tratto che, dal passaggio a livello Scala Greca, costeggiando l'antica Zike, perviene alla stazione centrale.

Ricordo al Ministro del tempo, onorevole Corbellini, attuale relatore, la promessa e l'impegno di allora e ripeto la preghiera all'attuale Ministro onorevole Campilli, perchè il problema sia esaminato con quella passione che me-

rita la città di Siracusa; e non penso che la mia debba essere *vox clamantis in deserto*, come temeva per altro argomento l'onorevole Genco; confido invece che queste mie invocazioni troveranno profonda ripercussione e comprensione nell'animo del Ministro e dei suoi collaboratori del Ministero dei trasporti. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Donati, il quale nel corso del suo intervento svolgerà l'ordine del giorno, da lui presentato insieme con i senatori Vigiani, Varriale, Russo, Martini e Gerini. Se ne dia lettura.

MERLIN ANGELINA, *Segretario*:

« Il Senato, avuto riguardo alla legittimità delle aspirazioni degli assuntori di stazione e di passaggi a livello delle Ferrovie dello Stato e di quelle in concessione;

fa voti perchè il Ministero competente, nell'ambito dei suoi poteri e delle sue facoltà, voglia disporre i provvedimenti più opportuni per la sistemazione giuridica degli assuntori che prestano la propria opera presso l'Azienda statale e per una urgente doverosa adeguazione delle condizioni economiche degli assuntori che svolgono la propria attività presso Aziende esercenti linee in concessione ».

PRESIDENTE. Il senatore Donati ha facoltà di parlare.

DONATI. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, sono probabilmente il fanalino di coda del convoglio di oratori intervenuti nella discussione di questo bilancio e avrei rinunciato volentieri a parlare, specialmente dopo il massiccio intervento del maestro e collega onorevole Bertone; avrei rinunciato a parlare, ripeto, su un argomento che, per quanto di natura particolare, credo sia ugualmente caro e presente al Governo e al Ministro competente; ma alcune notizie contenute in una risposta data dal Ministro dei trasporti recentemente a una interrogazione sulla materia, risposta che, secondo me, è in insanabile contrasto con notizie che ho avuto direttamente, mi fanno obbligo di portare elementi di chiarimento, tanto più che l'onorevole Ministro potrebbe essere stato male informato dalle società interessate.

L'ordine del giorno che io ho avuto l'onore di presentare al Senato, intende richiamare

l'attenzione sulla situazione degli assuntori dei servizi di stazione e di passaggio a livello che prestano la loro opera presso l'azienda statale, e di quelli che prestano la loro opera presso aziende secondarie. Per quanto si attiene alle aspirazioni dei primi, esse hanno un contenuto prevalentemente non economico. Si limitano alla richiesta di perequazione al personale ferroviario pari grado. Questi assuntori in definitiva domandano di essere ammessi a godere delle ferie annuali, del trattamento di quiescenza e del beneficio, consentito a tutti i funzionari e dipendenti dello Stato, di mandare i loro figliuoli alle colonie estive, marine o montane, come della concessione gratuita di trasporto presso le ferrovie. Perchè, ci domandiamo, questi lavoratori devono vedersi passare davanti agli occhi, a tutte le ore del giorno, treni che vanno al vicino capoluogo di provincia dove debbono portarsi frequentemente essi stessi o i loro figliuoli, per ragioni familiari, di studio, di salute ecc. pagando il biglietto ordinario intero senza usufruire di un biglietto di favore?

Gli assuntori delle ferrovie secondarie, invece, chiedono un adeguamento di natura strettamente economica. È stato detto qui molto efficacemente del collega Oggiano, presentatore di un ordine del giorno che si limita, tuttavia, alla categoria degli assuntori delle ferrovie sarde secondarie, che i compensi praticati per questi appaltatori sono compensi di fame; si è parlato di 20, di 18, di 15 e perfino di 12 mila lire al mese, mentre questi assuntori hanno a loro carico le spese per un vestiario decoroso, per la necessaria cancelleria, per le assicurazioni obbligatorie di invalidità e vecchiaia, malattie e quella volontaria contro gli infortuni. Se consideriamo che soltanto questa assicurazione — volontaria — contro gli infortuni, può loro costare 50 o 60 mila lire all'anno, chiaro appare che il compenso mensile viene a ridursi dalle 20 mila lire alle 16 e alle 15 mila lire mensili globali; vivere oggi, con una famiglia a carico e con 15 mila lire di entrata è assolutamente impossibile. Nella risposta di cui ho fatto cenno dianzi, si afferma, nondimeno, che il contratto di appalto che lega questi assuntori all'Amministrazione delle ferrovie secondarie, è un contratto a tipo familiare, per cui quasi sempre questo appalto è

assunto e gestito da un membro della famiglia mentre altri membri della stessa famiglia sono alle dipendenze, per altre mansioni, della stessa azienda, e, ancora, che tale servizio viene esplicito quasi in via collegiale fra gli stessi membri della famiglia, che si sostituiscono e si alternano, cosicchè il compenso non può essere maggiore di quello attualmente applicato. Inoltre, poichè queste aziende sono quasi tutte deficitarie, i sussidi che lo Stato deve loro corrispondere dovrebbero essere aumentati congruamente per dare agli assuntori un più soddisfacente trattamento economico. Nel caso particolare di una ferrovia concessa e in esercizio nella provincia di Brescia si è anche detto che per alcune stazioni, presso le quali vi è servizio di assuntoria, gli introiti sono così limitati da raggiungere appena le 50-60 mila lire mensili, di guisa che non si potrebbe portare un aumento, al compenso di un assuntore, che globalmente andasse ad assorbire presso a poco lo stesso introito lordo delle stazioni. Tali notizie, secondo informazioni che ho potuto avere, non corrispondono a verità, e potrei qui citare gli introiti di alcune stazioni, dai quali risulta che, proprio nella stazione, che ha il minor traffico, vi è un introito per soli biglietti di viaggiatori, di circa un milione all'anno, non quindi, di 50 o 60 mila lire al mese come è stato detto, senza calcolare gli introiti per il trasporto delle merci, che arriverebbero a lire 12 mila circa, gli introiti per il trasporto dei bagagli, che sarebbero di circa lire 10.000, e l'ammontare dei biglietti in servizio cumulativo con le ferrovie dello Stato. Ma da questo minimo, che riguarda una piccolissima stazione della linea della Val Camonica, si ascende poi ad introiti di gran lunga maggiori, e che vanno a 3, 4 e 5 milioni e oltre, per altre più importanti stazioni. I capi famiglia a unità lavorativa unica sono la quasi totalità, per cui sostenere che non è possibile provvedere ad un adeguamento dei compensi in questo settore, per le ragioni che ho riferito, sembra a me non sia consentibile, perchè considerazioni soprattutto di umanità devono essere tenute in adeguato conto. La categoria interessata è costituita da lavoratori che prestano la loro opera a giornata lavorativa che va, in molti casi, dalle 4 del mattino fino alle 10 o alle 11 di sera e, poichè nella ricordata

risposta alla interrogazione, si sarebbe detto che nella linea in discorso sarebbero così scarse le corse per cui non sarebbe pensabile un miglioramento dei compensi se non quando dovessero entrare in servizio delle automotrici, osservo che le accennate automotrici, su quella linea, funzionano già da oltre un anno. Quanto, poi, al numero delle corse, basterà osservare l'orario normale delle corse dei passeggeri, che ascendono a 8-10 tra ascendenti e discendenti, senza tener conto dei treni giornalieri per il trasporto delle merci che nell'orario non figurano. Per tutte queste ragioni ci sia concesso, pertanto, di sperare che il nostro ordine del giorno venga benevolmente accolto, non soltanto dal Senato, ma anche dallo stesso Ministro competente. Non è certo finalità demagogica che ci spinge a sostenere quanto modestamente abbiamo più sopra esposto, ma il desiderio vivo di rendere giustizia a una schiera piuttosto limitata di onesti lavoratori, talvolta modesti, ma sempre utili, direi indispensabili al buon funzionamento dell'azienda e del servizio medesimo, preziosi e meglio ancora indispensabili alla stessa incolumità dei cittadini.

Altro argomento a cui mi permetto di accennare, sia pure molto fugacemente, è relativo a una richiesta che mi sono permesso di fare al Ministro dei trasporti per l'applicazione dell'articolo 8 del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, nel quale si dispone che il quantitativo del personale necessario per l'esercizio di una azienda ferroviaria e tranviaria in concessione è determinato dal Ministero, allora delle comunicazioni (Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie, automobili) ora dei trasporti, sentita l'azienda, in base alle necessità del servizio normale. Per parecchie aziende in concessione da moltissimi anni è attesa la determinazione quantitativa del personale necessario all'esercizio. La mancata o ritardata applicazione di questa norma costituisce motivo di preoccupazione e di ansia per il personale dipendente. Si vedono trasformarsi aziende da tranvie in autovie, con simulata istituzione, molte volte, di nuove società dalle più varie e fittizie ragioni sociali, e che quando non fanno ricorso a bilanci fasulli o doppi bilanci, cercano in ogni modo o di ottenere il sussidio dello Stato o di giustificare autorizzazioni a soppianti di linee, a diminu-

zione o riduzione di servizi, a sostituzioni o trasformazioni forse più economiche ma più disagiati per gli utenti e meno rispondenti alle loro necessità. I Sindaci dei comuni interessati con le rispettive popolazioni, e il personale dipendente, anche per questo sono in stato di preoccupata attesa. Essi domandano che proprio quel regolamento che è tante volte invocato in proprio favore dalle aziende quando si tratta di smobilitare il personale, in applicazione degli articoli 26 e 27, abbia la sua piena efficacia mediante le disposizioni più opportune da parte del Ministero competente in ordine alla determinazione quantitativa del personale medesimo.

Chiudo ricordando che si è compiuto ieri il trigesimo della più grande sciagura stradale che mai si sia verificata in questi ultimi tempi presso un passaggio a livello, sciagura che ha causato la morte di quattordici lavoratori con altri venti feriti, più o meno gravemente, lavoratori tutti che tornavano alle proprie dimore, dopo aver passato una giornata di letizia e di svago sulle placide sponde del lago Sebino. La grave sciagura ha dato motivo a tre interrogazioni distinte, la prima in ordine cronologico presentata da chi ha l'onore in questo momento di parlarvi, un'altra dall'onorevole Cemmi, senatore del luogo, e una terza dal senatore Menghi. Una risposta è già pervenuta all'interrogazione del senatore Cemmi, il quale aveva domandato che gli venisse data risposta scritta. In essa si dà atto che il passaggio a livello in questione non era custodito, ma in perfette condizioni di visibilità su un rettilineo; che il manovratore della vettura aveva dato i segnali tempestivamente e soltanto per colpa dell'autista, che era alla guida dell'autocarro, era avvenuto l'immane sinistro.

Le ragioni addotte in risposta alla interrogazione sono strettamente causidiche. Sta di fatto che 13 lavoratori sono caduti sul posto e uno è morto quindici giorni dopo, mentre venti altri lavoratori sono rimasti feriti. L'autista, che si trovava alla guida dell'autocarro, non era forse in condizione di evitare il sinistro, anche se avesse usato maggiori cautele, perchè, trovandosi al centro di un'autocolonna, non aveva fatto che seguire le macchine che precedevano, trascinandone altre che seguivano la sua. Aveva modo di vedere

se ad una data distanza stava per giungere il micidiale strumento di morte? Lo dirà la Magistratura. Si è, peraltro, affermato che sul tragico episodio è stata accertata la mancanza assoluta di responsabilità da parte dell'azienda che ha in concessione il servizio ferroviario, pur essendo stato richiamato l'interessamento ripetuto del Sindaco del luogo perchè si ovviasse a questo gravissimo inconveniente. È infatti da tenere presente che quel passaggio a livello incrocia una strada che mette in comunicazione le due importanti province di Brescia e Bergamo. Non si tratta di strada campestre, ma di una strada provinciale. Si doveva, quindi, provvedere a tempo per impedire questa gravissima disgrazia. Purtroppo la catena di sciagure è lunga: la seconda festa di Pasqua è avvenuto un altro sinistro mortale a poca distanza da quel passaggio, per cui due giovani studenti universitari sono stati travolti e schiacciati su una topolino e altri due gravemente feriti. Un'altra volta è andato in sfacelo un camion di farina. Bisogna provvedere, pertanto, e al più presto, prescindendo da qualsiasi ragione contraria anche di natura economica, e della cui difficoltà noi pure ci rendiamo conto. Ci sono passaggi a livello che possono esser tenuti permanentemente chiusi, altri sorvegliabili con dispositivi telecomandati; nel caso in discussione però, anche con siffatto mezzo, la tragedia non si sarebbe potuta forse evitare perchè la sbarra sarebbe andata a cadere al centro dell'autocolonna, aumentando probabilmente il danno. Occorre rivedere la situazione di tutti i passaggi a livello, perchè siano evitate disgrazie.

L'incolumità dei cittadini dev'essere al centro delle preoccupazioni di tutti ed in modo particolare del potere esecutivo e del potere legislativo. Noi mancheremmo a un obbligo sacrosanto che ci viene dal mandato ricevuto se non provvedessimo a tutelare nel modo più completo l'incolumità pubblica, anche a costo di sacrifici economici. (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la onorevole Merlin Angelina, la quale nel corso del suo intervento svolgerà l'ordine del giorno da lei presentato. Se ne dia lettura.

CERMENATI, *Segretario*:

« Il Senato fa voti perchè il Ministero dei trasporti, tenendo conto della precaria situa-

zione giuridica ed economica degli assuntori e delle assuntrici di passaggi a livello, voglia provvedere alla loro sistemazione, in modo da assicurare loro un trattamento più umano ».

PRESIDENTE. La onorevole Merlin Angelina ha facoltà di parlare.

MERLIN ANGELINA. Signor Presidente, intendo mantenere l'ordine del giorno, ma nel tempo stesso dichiaro che rinuncio a parlare per tre motivi. Primo, perchè l'ora è tarda ed è da stamattina alle dieci, salvo una breve interruzione, che continuiamo a lavorare qui dentro; secondo perchè l'argomento del mio ordine del giorno è stato già oggetto di una mia interrogazione molto particolareggiata al Ministro che mi ha dato una risposta veramente poco favorevole; terzo perchè il collega Donati ha sufficientemente illustrato un ordine del giorno analogo e perchè a lui si erano associati altri senatori. Spero che il Ministro vorrà accettare quest'ordine del giorno e che il Senato vorrà votarlo in modo che sia posto fine ad una situazione molto dolorosa degli assuntori e soprattutto dalle assuntrici dei passaggi a livello.

PRESIDENTE. Non essendovi altri senatori iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Nella seduta di domani parleranno l'onorevole relatore e l'onorevole Ministro.

Presentazione di disegno di legge.

CAMPILLI, *Ministro dei trasporti*. Ho l'onore di presentare al Senato il disegno di legge:

« Concessione di temporanea franchigia ad alcuni trasporti effettuati sulle ferrovie dello Stato dalla Commissione pontificia di assistenza » (1768).

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro dei trasporti della presentazione del predetto disegno di legge, che sarà stampato, distribuito e trasmesso alla competente Commissione permanente, con riserva di stabilire se dovrà essere esaminato in sede referente o in sede deliberante.

Per lo svolgimento di una interpellanza.

PRESIDENTE. Ricordo che nella seduta di ieri il Ministro dei trasporti si è riservato, a nome del Governo, di far conoscere nella seduta odierna quando il Governo potrà rispondere all'interpellanza del senatore Lucifero. Invito pertanto il rappresentante del Governo a sciogliere tale riserva.

ANDREOTTI, *Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio*. Il Presidente del Consiglio intenderebbe rispondere nella prima seduta destinata allo svolgimento di interpellanze.

LUCIFERO. Avrei preferito una risposta più sollecita; ma poichè desidero che il Governo possa assumere tutti gli elementi necessari per una esauriente risposta, aderisco alla proposta del Governo.

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta del Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata).

Annunzio di interpellanza.

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

CERMENATI, *Segretario*:

Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro delle finanze, per sapere se intendano intervenire presso la Società italiana autori ed editori onde rimuovere i gravi inconvenienti recentemente denunciati dalla stampa quotidiana circa i sistemi di accertamento ed esazione dei diritti erariali d'autore, nonchè circa le sperequazioni di trattamento nei confronti dei propri associati, ai quali sono, in fatto, negate possibilità di controlli (341).

GASPAROTTO.

PRESIDENTE. Questa interpellanza sarà svolta nella seduta che il Senato determinerà, sentiti il Governo e l'interpellante e senza discussione.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a dare, in mia vece, lettura delle interrogazioni con richiesta di risposta scritta pervenute alla Presidenza.

CERMENATI, *Segretario*:

Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se non ritenga opportuno facilitare l'accesso alle imprese e officine artigiane dei giovani apprendisti, esonerando tali piccole imprese dalle formalità e dagli oneri delle ordinarie assunzioni di personale, per evitare i quali le imprese stesse limitano o addirittura rifiutano i giovani che vorrebbero, per tali vie, iniziarsi e prepararsi ad un utile lavoro (1759).

BRASCHI.

Al Ministro dei lavori pubblici, per sapere se non ritenga necessario ed opportuno procedere immediatamente all'allargamento della strada nazionale n. 71 nel tratto Cesena-Verghereto, il cui traffico va assumendo proporzioni e dimensioni sempre più imponenti per il collegamento dei due versanti, congestionando la circolazione e rendendola lenta e pericolosa come dimostrano i continui, gravi, spesso mortali incidenti stradali (1760).

BRASCHI.

Al Ministro dei lavori pubblici, per sapere se non ritenga giusto ed opportuno riaprire i termini per la ratifica, la sanatoria, e la liquidazione, con le necessarie cautele e con i più rigidi controlli, di quei lavori di ricostruzione che furono compiuti ad opera e iniziativa di privati cittadini e di Enti morali senza le norme e regole burocratiche venutesi poi via via determinando.

Chiedo che quanto sopra sia disposto almeno per gli edifici di beneficenza, di assistenza e di culto, la cui ricostruzione ad opera degli amministratori e dei titolari ha procurato grandi vantaggi allo Stato, anticipando le spese e riducendole al minimo con lavori eseguiti, nella massima economia, in tempi di minor costo (1761).

BRASCHI.

Al Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere il motivo per cui il Commissariato nazionale della gioventù italiana ha sottratto al Patronato scolastico di Venezia la colonia di Cima Gogna, che ha sempre ospitato finora gratuitamente, a cura del Patronato stesso, i bambini più poveri e più bisognosi di cure climatiche, mentre col provvedimento attuale la colonia non accoglierà bambini se non dietro pagamento di 14.500 lire mensili; e per sapere se non ritenga giusto annullare il provvedimento e restituire la colonia al Patronato scolastico di Venezia perchè questo continui a gestirla come lodevolmente ha fatto finora (1762).

RAVAGNAN.

Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere perchè le migliaia e migliaia di mondine, tornate, per un giorno, a esercitare il diritto di voto nei loro Comuni d'origine, non ebbero quasi nessuna assistenza, scarsità o mancanza di treni speciali, sovraffollamento in carrozzoni sgangherati, nessun genere di conforto in molte stazioni ecc. ecc.; e per sapere quali provvedimenti vennero presi contro i responsabili di queste deplorolissime deficienze. (1763).

LOCATELLI.

Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per sapere perchè il limite di peso per ogni lettera, in Italia, non possa essere elevato da quindici a venti grammi, come si usa nelle altre Nazioni (1764).

LOCATELLI.

Sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ricordo che, secondo deliberazioni già adottate dal Senato, subito dopo la conclusione della discussione del bilancio dei Trasporti, dovrebbe svolgersi la discussione del bilancio dell'Industria e commercio, a cui seguiranno la discussione della mozione del senatore Labriola, lo svolgimento dell'interpellanza del senatore Lussu e la discussione del disegno di legge con cui si autorizzano i Ministri dell'agricoltura e delle foreste

e dei lavori pubblici a delegare alla Regione sarda talune funzioni in materia di opere pubbliche e di opere di bonifica e di miglioramento fondiario. Qualora l'ordine del giorno restasse così formulato, subirebbe un notevole ritardo la discussione di un disegno di legge che sta particolarmente a cuore al Senato, e cioè quello relativo alla concessione di una pensione straordinaria alla vedova di Ivanoe Bonomi. Propongo, pertanto, che questo disegno di legge sia iscritto nell'ordine del giorno della seduta di domani, prima della discussione del bilancio del Ministero dell'industria e del commercio.

Metto ai voti tale proposta. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata).

Domani seduta pubblica alle ore 16, con il 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 dei seguenti disegni di legge:

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

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

III. Discussione della mozione:

LABRIOLA (ADINOLFI, PALERMO, JANNELLI, REALE Eugenio, PICCHIOTTI, GERVAZI, GRI-SOLIA, 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 questi 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 dell'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. 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*).

2. Norme in materia di revisione di canoni enfiteutici e di affrancazione (406-B) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*).

3. 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*).

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

5. 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*).

6. 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*).

7. 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*).

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

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

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

11. 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).

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

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

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 fruenti 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. Riordinamento del Casellario giudiziale (815).

19. 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, nonchè esecuzione dello scambio di Note effettuato tra i due Paesi l'11 settembre 1948 (1622).

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

21. 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).

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

23. 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'ordi-

namento 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) (Doc. LVI);

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

contro il senatore ALUNNI PIERUCCI, per il reato di vilipendio alle istituzioni costitu-

zionali (articolo 290, capoverso, del Codice penale) (Doc. XC);

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

contro il senatore COLOMBI, per il reato di percorse (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) (Doc. 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, modificati dall'articolo 2 della legge 11 novembre 1947, n. 1317, del Codice penale) (Documento 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 13 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 19,55).