

LXXVII. SEDUTA

VENERDÌ 8 OTTOBRE 1948

(Seduta pomeridiana)

Presidenza del Presidente BONOMI

INDI

del Vice Presidente ALDISIO

INDICE

Disegno di legge (Presentazione)	Pag. 2362
Disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1948-1949 » (91) (Discussione e approvazione):	
ROCCO	2363
FERRARI	2364
SANNA RANDACCIO	2370
JANNUZZI	2372
MANCINI	2373, 2406
GENCO	2377
TONELLO	2378
MACRELLI	2381
RUINI	2383
SALOMONE	2385
PARRI	2386
CONTI	2388
PRIOLO	2389
FOCACCIA, <i>relatore</i>	2390
TOMMASINI, <i>relatore</i>	2392
CORBELLINI, <i>Ministro dei trasporti</i>	2395
Interpellanze (Annuncio)	2408
Interrogazioni (Annuncio)	2408
Per il ritorno in Patria delle ceneri di Filippo Turati e di Claudio Treves	
PRESIDENTE	2361
DE GASPERI, <i>Presidente del Consiglio dei Ministri</i>	2362
Relazione (Presentazione)	2363

La seduta è aperta alle ore 16,30.

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

Per il ritorno in Patria delle ceneri di Filippo Turati e di Claudio Treves.

PRESIDENTE. (*Si alza in piedi; contemporaneamente si alzano i senatori e i membri del Governo*).

Onorevoli Senatori,

oggi alcuni connazionali — tra cui sono anche nostri egregi colleghi — hanno tolto da un cimitero parigino le ceneri di Filippo Turati e di Claudio Treves per trasportarle in Patria e precisamente nella città che li ebbe, per lunghi anni, rappresentanti al Parlamento.

Nell'ora in cui vi parlo queste ceneri viaggiano verso l'Italia, attese da migliaia di cuori desiderosi di attestare la loro antica e immutata devozione ai grandi spiriti che ritornano.

Quasi un quarto di secolo fa quei due uomini dovevano forzatamente lasciare l'Italia.

Filippo Turati, minacciato nella vita se restava, minacciato di carcere se espatriava (tale era la raffinata crudeltà della persecuzione fascista) dovette all'aiuto generoso di Ferruccio Parri e di Sandro Pertini (oggi ambedue nostri colleghi) la possibilità di riparare in Francia per vivervi i lunghi e dolorosi anni del suo melanconico esilio.

Il ritorno delle spoglie mortali dei due illustri parlamentari è dunque un atto di doverosa riparazione.

L'Italia che sotto la dura dominazione fascista escluse dal suo seno così alti spiriti e così nobili intelletti, ripara oggi le colpe del suo antico governo e accoglie trionfalmente se non le persone, le ceneri di coloro che avevano dovuto abbandonarla per ripararsi nell'esilio.

A questo rito di riparazione, che ha un alto significato politico, le Camere del nuovo Parlamento della Repubblica non possono rimanere estranee.

Perciò io credo di interpretare il pensiero del Senato — concorde in tutte le sue parti politiche — asserendo che noi siamo spiritualmente presenti alla grande cerimonia con la quale Milano saluta e onora lo spirito ritornante dei suoi illustri parlamentari.

E giacché ho la parola permettetemi di aggiungere che le onoranze rese ai due deputati morti in esilio, e soprattutto alla figura sovrastante di Filippo Turati, sono il riconoscimento pieno dell'opera da essi dato al rinascimento della Patria.

Filippo Turati fu il Maestro impareggiabile di quella generazione che sulla fine del secolo scorso e nei primi decenni del nuovo, suscitò il movimento sociale italiano che egli disciplinò, diresse e, con spirito lungimirante, allèò ad altre forze democratiche per rinnovare l'ambiente ancora pigro, la legge ancora avara, il costume ancora arretrato. Il suo grande intelletto e il suo grande cuore — dove la bontà si congiungeva alla nobiltà più squisita — seppero agire, con effetti benefici, sul tessuto politico ed economico della Nazione.

Prima che quel movimento sociale muovesse i suoi passi, le plebi italiane giacevano inerti ed ignare, scosse soltanto da qualche vano sussulto di ribellione. Più tardi, in virtù d'una predicazione indefessa e di una edu-

cazione morale nobilissima, quelle plebi divennero popolo, e il popolo poté prendere nelle sue mani il proprio destino e mirare in alto a più lontani ideali. A quest'opera immensa — di cui tutti gli storici onesti riconoscono la straordinaria importanza — sono legati i nomi di Turati e di Treves, del Maestro e del collaboratore.

E noi, che li amammo d'una amicizia che ebbe slanci appassionati, e noi che ne subimmo gli influssi possenti, sentiamo il dovere di recare in quest'ora — come italiani e non soltanto come militi di diverse parti politiche — il nostro omaggio reverente e devoto. Le ceneri che ritornano non sono fredde spoglie. Hanno un calore e una luce che viene da un passato recente e da un ricordo ancora vivo.

Io auguro che questo calore e questa fede circolino ancora nell'anima della Nazione e la facciano, nella concordia degli spiriti e nel culto delle tradizioni e dei ricordi, più salda, più forte, più protesa verso la nuova dignità del lavoro. (*Vivissimi generali applausi*).

DE GASPERI, *Presidente del Consiglio dei Ministri*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE GASPERI, *Presidente del Consiglio dei Ministri*. Mi associo alle espressioni di commemorazione e di cordoglio del vostro illustre Presidente, col cuore e con la memoria di chi ricorda i due combattenti della causa della libertà e della democrazia, specialmente nel periodo aventiniano, e nella lotta vittoriosa contro il fascismo. (*Applausi*).

Presentazione di disegno di legge.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Ho l'onore di presentare al Senato il disegno di legge: « Provvedimenti sugli assuntori delle Ferrovie dello Stato ».

PRESIDENTE. Do atto al Ministro dei trasporti della presentazione di questo disegno di legge, che seguirà il corso stabilito dal regolamento.

Presentazione di relazione.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il senatore Gonzales ha presentato, a nome della 2^a Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere) la relazione sulla proposta di iniziativa del senatore Berlinguer ed altri:

« Delega al Presidente della Repubblica a concedere amnistia per il reato previsto dall'art. 3 del decreto legislativo 5 febbraio 1948, n. 100 e indulto per i reati previsti dal decreto legislativo 5 febbraio 1948, n. 100, per il reato previsto dall'art. 3 del decreto luogotenenziale 10 maggio 1945, n. 234, successivamente prorogato ». (74).

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1948-1949 » (91).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge sullo « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1948-1949 ».

Prego il senatore segretario di darne lettura.

BORROMEO, *segretario*, legge lo stampato n. 91.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

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

ROCCO. Onorevoli senatori, in questo bilancio dei trasporti io mi occupo della Basilicata meridionale, anzi, in particolare, della zona calabro-lucana che io rappresento. Devo ricordare che qualche mese fa l'onorevole Nitti, che io ascolto sempre con devozione profonda di discepolo e di correggionale, diceva che in quella zona è nato il nome d'Italia. Tuttavia, onorevoli senatori, è quella la zona più trascurata, e, come si dice oggi, la più depressa d'Italia. Eppure, signor Ministro, quei paesi vi chiedono una sola cosa; vi chiedono, cioè, che sia realizzato un loro diritto: il diritto che viene loro da una legge vecchia come la barba di Mosè, la legge del 1906, ossia la legge sulla Basilicata, la cosiddetta legge Zanardelli. Per

conto mio, onorevoli senatori meridionali, io penso che per non dare alla questione meridionale un'atmosfera di incertezza, oggi, per noi, convenga isolare questa questione meridionale in un sol punto: cioè, dire al Governo: « Applicate anche per noi la legge! Dateci quei diritti che le leggi ci riconoscono così come avete fatto per tutta l'Italia ». Del resto questo ha detto anche l'onorevole Presidente del Consiglio in sede di comunicazioni del Governo quando affermò che la Basilicata doveva avere quel che ancora non aveva avuto. Ora noi oggi reclamiamo un nostro diritto che non ci è stato riconosciuto prima. Riconoscetelo, dunque, voi oggi.

Considerate, onorevoli senatori, quel che è avvenuto in Basilicata, che, come sapete, è un vastissimo territorio, ma ha una rete ferroviaria solo nella parte superiore. Tale rete si potrebbe chiamare una rete ferroviaria periferica: essa fu determinata soprattutto da ragioni militari perchè, a quei tempi, si trattava di collegare la grande piazza marittima di Taranto all'arsenale di Napoli e, poi, alla Capitale. Ma il centro, il cuore della Basilicata, che è la parte più fertile, non ha visto mai il treno e non ha mai sentito il suo segnale. Di questa stranezza, naturalmente, si sono sempre occupati i nostri parlamentari i quali, in un certo tempo, riuscirono a spingere l'onorevole Zanardelli, Presidente del Consiglio dei Ministri di quel tempo, a fare una gita. E questa gita fu fatta su di un carro tirato da buoi; e ci si potè rendere conto dell'impossibilità di vita di quelle regioni.

Ne venne fuori così quella legge 1906, la quale stabilisce la necessità di dover costruire questo tronco ferroviario che si chiama Potenza-Valle Sinni-Nova Siri. La ferrovia è stata cominciata, ma si è costruito un solo tronco, ossia quello tra Potenza e Laurenzana; ci si è fermati lì. È a scartamento ridotto; noi, però, ci contentiamo anche di ciò, dal momento che mancano altre linee. Ma sono rimasti fuori la Valle dell'Agri e la Valle del Sinni, che sono le zone più fertili. Queste due zone sono rimaste fuori: quasi come ai tempi di Maria Teresa, e non hanno modo di vivere. Ora noi domandiamo al Governo: volete o non volete continuare questo tronco ferroviario? Si tratta di appena 80 chilometri e di

certo, non impegna fortemente il bilancio dello Stato. Date la vita, il movimento a quella gente: valorizzate quella produzione che è ricchissima e che non può essere offerta neppure nell'ambito regionale, perchè il costo dei trasporti è talmente alto che supera il valore della merce.

Onorevoli senatori, io potrei dirvi tante cose, ma insisterò soltanto su una, per dimostrare in quali condizioni si viva da noi. Noi avevamo una cava di marmo che per tanto tempo ha alimentato il lavoro di quelle popolazioni. Al tempo dei Borboni tutti i palazzi della aristocrazia furono costruiti con quel marmo; di questo marmo si fece un'incetta, quando si dovè costruire quel grande monumento che è Castel del Monte. Ora, venuta l'unità d'Italia, questa cava di marmo si è dovuta chiudere, perchè non si è potuta vincere la concorrenza delle cave servite da una rete ferroviaria ottima. La sola strada che noi possediamo è quella che fu costruita niente di meno che da Gioacchino Murat; nemmeno i Borboni ci concessero mai alcuna agevolazione, perchè Ferdinando riteneva che noi fossimo gente ribelle e scontrosa. Invece noi siamo di una bontà eccezionale, provata dal fatto che da decenni siamo ancora tranquillamente in attesa dei primi elementi della vita. Noi domandiamo al Governo che voglia almeno concederci la ferrovia, dato che tutti i giorni sentiamo proclamare che il Governo vuol venire incontro ai nostri bisogni.

E c'è un'altra ingiustizia che si commette ai nostri danni; le poche assegnazioni che sono concesse al Mezzogiorno vanno tutte a favore dei grandi centri, mentre i piccoli paesi dell'interno non ricevono nulla. Occorre che i funzionari preposti all'assegnazione degli stanziamenti tengano conto dei bisogni eccezionali dei nostri paesi. Gli abitanti di alcuni paesi dell'interno, per arrivare alla più vicina stazione ferroviaria, devono percorrere sei ore a dorso di mulo.

Orbene, signor Ministro, è tempo di lasciar da parte le parole e di mettere in esecuzione i progetti che tante volte ci sono stati annunciati. Attuate questi progetti col piano Marshall, col fondo lire, con la legge Togni, con la nuova legge Porzio; fate come volete, ma date la vita a questi paesi, perchè noi non possiamo attendere più oltre.

Noi ci troviamo in questo angoscioso dilemma. Onorevoli senatori, io ve lo dico francamente: o provvediamo oggi a muovere gli elementi per avere quello che è indispensabile alla vita, o ricadremo in un disagio, in un destino ancora peggiore di prima. Signori del Governo, non ci rispondete con il solito gesto delle mani vuote, perchè noi vediamo che molti miliardi si spendono per necessità che non sono pari a queste nostre necessità che vi andiamo esponendo. Noi comprendiamo che i vostri bilanci sono deficitari, ma nelle maglie di questi bilanci fate una graduatoria per i nostri paesi: fate un piano per i nostri paesi, che risentono della più grave ed elevata punta di disoccupazione in Italia. Onorevoli senatori, io vi dico che quelle popolazioni hanno avuto la virtù di aspettare. Esse hanno fiducia nello Stato. Non gliela fate smarrire, perchè io penso che nessun governo possa oggi più a lungo riposare su quella che è stata detta la tradizionale saggezza del popolo meridionale. (*Applausi*).

FERRARI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARI. Onorevoli senatori, il disegno di legge sottoposto al nostro esame è diviso in due parti: la prima è costituita dallo stato di previsione proprio del Ministero dei trasporti, la seconda, in appendice, comprende il bilancio di previsione dell'Amministrazione autonoma delle ferrovie dello Stato.

Esaminiamo in primo luogo il primo bilancio. Esso, ovviamente, non ha che spese; le entrate affluiscono al Ministero delle finanze. per il pubblico, il Ministero dei trasporti è rappresentato soltanto dalle ferrovie; ma la realtà è diversa. L'Ispettorato della motorizzazione civile ha certamente importanza non minore. Basta, del resto, pensare ai chilometri 7.910 di ferrovie e tramvie extraurbane, ai chilometri 190 mila di autolinee, ai chilometri 338 di linee di navigazione interna, ai chilometri 56 di funicolari e filovie oltre alle linee urbane e agli automezzi in libera circolazione.

Tuttociò prospetta problemi gravissimi, certamente non meno importanti di quelli delle ferrovie dello Stato.

Sui numeri alcuni rilievi, come premessa. Con la nota di variazioni sono portati aumenti e diminuzioni. Le diminuzioni per 28 milioni e

430 mila lire colpiscono gli articoli che riguardano le competenze del personale. La colpa è data, così precisa l'annotazione, al comitato interministeriale per la riduzione delle spese. Non vi è dubbio su ciò. Ma il fatto rimane nella sua durezza: si è tagliato con la scure.

Onorevole Ministro, mi rivolgo non a lei, ma al Governo: perchè tanta energia contro quei poveri funzionari?

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Sono competenze per missioni all'estero che sono state eliminate.

FERRARI. Il carovita aumenta, gli impiegati illanguidiscono, hanno tutti bisogno, urgente bisogno; e possiamo affermare che sono realmente dei benemeriti.

Le cifre del bilancio, portano: per sussidi al personale 2 milioni. Abbiamo dei casi veramente pietosi. Se io ho un rimorso, come ex-Ministro, è quello di avere considerato troppo in questo campo la limitazione delle cifre.

Per studi lire 200 mila; per biblioteca lire 100 mila.

Che cosa si può fare? La motorizzazione ha uomini di alto valore, che hanno volontà, capacità per dare un valido contributo allo sviluppo della tecnica e della scienza; uomini che, in verità, fanno tanto. Dobbiamo tributare ad essi un elogio e riconoscere che molto di più essi farebbero se avessero mezzi adeguati!

Lo Stato interviene, nei confronti delle linee concesse, attraverso sovvenzioni ordinarie previste dai piani finanziari di costruzione e ormai consolidate; ma interviene anche ogni volta che accerti nell'esercizio economico possibilità tali da compromettere la continuazione della gestione.

È segnato in bilancio, per tale scopo, al capitolo 43, « Sussidi straordinari », la somma di un miliardo e 777 milioni, che sappiamo ben insufficiente ai bisogni, perchè nell'anno finanziario, testè conclusosi, per la stessa ragione furono spesi, se non erro, 3 miliardi e 500 milioni.

Ciò significa che si riconosce la impossibilità per le aziende di condurre gli esercizi industriali senza l'intervento finanziario, vale a dire senza il denaro dello Stato, che provvede anche alla ricostruzione in conseguenza dei

danni di guerra, come del resto appare dalla iscrizione della somma di due miliardi e cinquecento milioni nel capitolo 47.

Lo Stato, in altri termini, dopo avere assicurato agli industriali i mezzi per la costruzione e la ricostruzione delle linee, dopo essersi addossato le passività degli esercizi previste e imprevedute, vede affermarsi, anche in questo settore, l'industria come iniziativa diretta al solo scopo del lucro, senza l'alea che generalmente la caratterizza.

Il sistema delle concessioni rappresenta una vera malattia riconosciuta da tutti, ma alla quale non si vuole trovare rimedio. Mi pare che il problema debba essere posto in maniera decisiva. È possibile continuare con un tale sistema di sovvenzionamento, attraverso controlli che, indipendentemente dalla buona volontà e dalla capacità e onestà dell'organo statale, non danno sufficienti garanzie di sicurezza? D'altro canto è noto, e il concetto va ribadito, che gli interventi dello Stato si sono sempre tradotti in esborsi di denaro senza contropartita, senza cioè una reale, pratica possibilità di partecipare al profitto quando le imprese lo realizzano. Noto, a proposito della ricostruzione, che lo stanziamento del capitolo ha subito, per effetto del lavoro della scure, una riduzione di 1 miliardo e 100 milioni, la quale è in aperta contraddizione con la presentazione alla nostra 7ª Commissione di un progetto di legge per l'ulteriore estensione dei provvedimenti di riattivazione dei pubblici servizi di trasporto.

A proposito del regime delle concessioni mi sembra di poter asserire che la situazione del momento è del tutto simile a quella dalla quale Giolitti seppe trarsi fuori, all'inizio del secolo, realizzando la statizzazione delle grandi reti. Egli aveva anche allora rilevato questo:

1° l'incapacità dell'industria privata a raggiungere determinati risultati per mancanza di capitale sufficiente ed a causa dei rischi d'impresa che il privato non vuole correre;

2° l'influenza delle vicende congiunturali, per cui, mentre nei periodi favorevoli l'azionista realizza e mantiene utili sensibili, nei periodi sfavorevoli, le perdite, attraverso gli interventi finanziari governativi, si ripercuotono sulla generalità dei cittadini;

3° la necessità di una politica unitaria per giungere ad un processo di concentrazione, senza il quale le condizioni tecniche dell'industria non consentono la razionalizzazione dei servizi;

4° infine: la pericolosità sociale di determinati gruppi, che possono facilmente servirsi della potenza o finanziaria o funzionale per realizzare risultati, anche politici, contrastanti con l'interesse del Paese.

Come ognuno vede, tali condizioni permangono; ed io penso che il problema debba essere coraggiosamente affrontato e progressivamente risolto, assorbendo le linee di concessione governativa nella rete statale o creando per esse gestioni autonome governative, ma contemporaneamente eliminando le linee improduttive o sostituibili.

È da rilevare il fatto che, mentre le linee ferrotramviarie in concessione conducono una vita grama e stentata, le linee automobilistiche autorizzate hanno, col progresso tecnico del mezzo e la carenza della rotaia, raggiunto tali sviluppi da coprire 190 mila chilometri e realizzare guadagni notevoli, e forse notevolissimi.

Durante la mia permanenza al Ministero ebbi modo di constatare l'insufficienza del sistema legislativo, che regola la concessione automobilistica, e la tendenza al monopolio delle grandi ditte, ed il pericolo che l'antico traffico ferroviario cadesse nelle mani dell'automobile anche là dove è dimostrata l'antieconomicità di questo mezzo. È perciò che impartii alcune direttive attuabili anche nella sfera delle vecchie norme, e riconobbi il titolo di preferenza alle provincie, ai comuni, alle cooperative, specie a quelle di combattenti e partigiani. Ma tutta la materia va presa nuovamente in esame e rielaborata.

A questo punto bisogna convenire che è mancata, e manca, la necessaria coordinazione non solo tra la rotaia e l'automobile, ma anche tra questi mezzi terrestri e quelli di navigazione ed aerei.

Ho sentito esprimere il voto, anzi l'annuncio della creazione del Consiglio Superiore dei trasporti, cui sarebbe affidata tale superiore coordinazione, e ne sono veramente lieto. Le idee camminano. Questa idea, che è stata sempre accarezzata e ha avuto anche parziale

seppure modesta attuazione, fu ripresa dal primo congresso economico del nostro Partito ed ebbe un primo sviluppo presso il Centro economico della Ricostruzione; la sua realizzazione, inoltre, fu auspicata dalla stampa e nei congressi di Napoli e di Milano. Io stesso ho sentito il problema; l'ho proposto all'attenzione del pubblico, e ne ho anche scritto aprendo la nuova edizione della rivista « Trasporti pubblici ». Ma ogni cosa ha la sua misura; e la mia misura è di vasto orizzonte. Non so che cosa si stia per proporre in questo campo.

Convinto come sono che il trasporto è alla base di tutta la nostra economia, vorrei che la competenza del Consiglio consentisse persino la istituzione di un grande piano regolatore e scendesse poi, nello svolgimento della normale attività, al parere sul singolo progetto tecnico od economico; che, seguendo consultivamente il Ministro o meglio l'opera del Ministro, impersonalmente considerato, quasi ne garantisse la continuità nel tempo; che, stabilita una chiara separazione dei campi di competenza dei singoli mezzi di trasporto, assegnando a ciascuno la sua propria sfera di azione, secondo principi prevalentemente di convenienza economica, il Consiglio non ritenesse permanenti i concetti elaborati, ma, seguendo il progresso della tecnica e gli orientamenti del mercato, attraverso il suo comitato permanente di studio, avvertisse tempestivamente l'esigenza delle nuove vie ed evitasse ogni dispersione economica. Tale Consiglio superiore dovrebbe fornire le informazioni necessarie alla creazione e continuazione di una politica italiana dei trasporti, che non può essere fatta nell'ambito ristretto delle Ferrovie dello Stato, e nemmeno in quello, che sarebbe più proprio, della Motorizzazione, ma che dovrebbe nascere (per il fatto che trattasi di politica) nel Paese e essere offerta alla libera discussione del Parlamento.

Infine, tra gli elementi tecnici che sarebbero chiamati a comporre il consesso, io vorrei vedere, oltre ai funzionari ed agli studiosi, anche i rappresentanti del commercio, e specialmente quelli del lavoro.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Ci sono, tali rappresentanti. Ciò è già previsto.

FERRARI. Il progetto, in ogni modo, sarà sottoposto alla nostra approvazione: ne discuteremo serenamente e obiettivamente, trattandosi di una istituzione permanente e di vitale interesse per il Paese.

Debbo ancora parlare del bilancio delle Ferrovie. Il bilancio dell'Amministrazione ferroviaria si chiude — è noto a tutti — con un disavanzo di 63 miliardi e 200 milioni. In verità, l'aumento portato dalle variazioni è forte. Lo ha rilevato anche l'onorevole Lombardi nell'altro ramo del Parlamento. Vi è una giustificazione di riferimento nelle note. Rimane tuttavia un certo sapore... di innocenza, che può determinare perplessità quando si fanno esami su elementi di previsione. Dico subito che non posso vedere la cosa con l'occhio del contabile. Si tratta di un servizio essenziale. È la circolazione sanguigna del Paese, che sviluppa in altri campi la ricchezza. Si tratta, quindi, di una situazione che va considerata attraverso benefici indiretti, e che chiede un metro di misura diverso da quello delle altre aziende, degli altri bilanci dello Stato. Ridurre infatti il traffico vuol dire ridurre tutta l'attività della Nazione. Si tratta allora di stabilire le necessità ed i limiti, nonchè di esaminare quanto e come si spende e perchè tante sono le entrate. Non dimentichiamo mai che l'attività, di cui ci occupiamo, è inquadrata in un tempo che risente ancora le conseguenze disastrose della guerra.

Come premessa, di scorcio, faccio alcuni rilievi numerici. Al numero 34 delle spese ordinarie (sussidi al personale) non ha lavorato la scure interministeriale. Ma quale modesta somma, onorevole Ministro! 27 milioni per un complesso di circa 190.000 unità! Ella certamente avrà sofferto, come ho sofferto io, di fronte a casi pietosi. Vi sono doveri di umanità, oltre che di riconoscenza, quando si dirige con affetto un complesso di cuori e di intelligenze chiamati a collaborare. Ed il suo ufficio doveva rendersi conto di più delle affezioni di chi lavora.

Al n. 44 risulta una diminuzione di 900 milioni per sorveglianza trasporti. Probabilmente si tratta di una semplice partita di giro, nel blocco della finanza dello Stato, da un bilancio all'altro. Comunque ella si compiacerà dell'alleggerimento. Io non sono

del suo parere. E non lo sono perchè l'organo di polizia che è stato creato, soprattutto in quanto è alle dipendenze del ministro Scelba, mi ricorda la polizia ferroviaria di infausta memoria.

Comunque sarebbe interessante conoscere se il Ministro Scelba si è preoccupato, come me ne ero preoccupato io, dei partigiani, reduci e combattenti che dovevano costituire, secondo il mio progetto, l'ossatura fondamentale di questo corpo. Penso che lo avrà assistito la stessa preoccupazione che lo ha assistito nella costituzione degli altri corpi di Polizia. Non m'illudo di avere una risposta, la quale, del resto, mi lascierebbe completamente incredulo.

Ai numeri dal 70 all'85, le cifre previste sono tutte troppo modeste: in complesso due miliardi e trecento milioni per lavori di miglioramento, in conto patrimoniale e di elettrificazione.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. C'è la ricostruzione.

FERRARI. Ritengo che questo sia un errore. Gli impianti invecchiano, ed occorre la previdenza lungimirante del tecnico. Invece la cifra prevista legittima la conclusione che poco, molto poco, si voglia fare al di fuori della ricostruzione. Ma i numeri tornano evidentemente! Essi però non parlano come dovrebbero, non lasciano capire uno spirito, una tendenza innovatrice, un programma nuovo. Per ciò dobbiamo parlare anche al di fuori dei numeri.

Due categorie di ferrovieri, che costituiscono un nucleo importante dell'esercizio e in particolare del servizio movimento, richiedono un richiamo particolare. Intendo riferirmi ai contrattisti ed agli assuntori. Pei contrattisti — dovrebbero essere, se ben ricordo, circa 11 mila — avevo predisposto un decreto. Questo decreto so che venne perfezionato e pubblicato, ma non mi risulta che sia stato seguito dalla messa in esecuzione delle disposizioni fissate. Occorre provvedere alla definitiva regolare sistemazione di questo personale, superando ingiustificate lentezze. Gli assuntori devono essere con i loro coadiutori da undici a dodicimila. Costituiscono una strana forma di gestione. Si tratta, infatti, di appalti che interessano la circolazione dei treni.

Hanno avuto in verità dei miglioramenti, ma la struttura non regge.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Oggi ho presentato il decreto di sistemazione.

FERRARI. Senta, onorevole Ministro, se quello che dirò corrisponde alla realtà. La struttura degli assuntori non regge. Occorre affrontare il problema e risolverlo anche al di fuori e al di sopra di considerazioni di convenienza economica che, in questo caso, ha valore veramente antisociale. Per costruzioni di alloggi trovo stanziata la somma di 2 miliardi e 250 milioni. Se sono bene informato, devono essere già stati tutti impegnati, con una eccedenza anzi, se non erro, di un miliardo e mezzo circa. Non so se con le costruzioni e le riparazioni eseguite siamo alla situazione dell'anteguerra. Ma certo è che la carenza degli alloggi è forte, e forte e assillante è il bisogno dei ferrovieri, in particolare di quelli delle categorie più basse. Nell'interesse dell'esercizio occorre affrontare con più energia e rapidità il problema, come del resto è detto nella relazione dei senatori Tommasini e Focaccia. Troppo facilmente si porta il disavanzo sul binomio: personale-tariffe. Infatti, l'esame profondo del problema presenta difficoltà, e richiede davvero buona volontà. È bene sfatare la leggenda del personale e me ne danno aiuto, onorevoli senatori, i relatori Tommasini e Focaccia.

Le spese per il personale rappresentano oggi il 49,85 per cento circa del complesso delle spese. Mentre il combustibile ed i lubrificanti hanno subito, in confronto dell'anteguerra, un aumento di 123 volte, e la manutenzione del materiale rotabile, per effetto dell'aumento del prezzo dei materiali, è aumentata di 98 volte, le spese di personale, in confronto dell'anteguerra, sono aumentate solo di 32 volte. Rispetto all'esercizio 1940-41, mentre l'indice dei prezzi è passato da uno a 45, la spesa media per agente è passata da 1 a 32. Posso aggiungere che l'incidenza del personale, per spese dirette e spese generali e accessorie derivanti, è oggi del 51 per cento circa in confronto del 68,38 per cento dell'anno '35-'36 e del 63,7 per cento dell'anno '38-'39. Mi pare che le cifre abbiano una eloquenza sufficiente, che non occorre illustrare ulteriormente.

Per le tariffe non sono del parere dei relatori, e condivido invece l'opinione dei colleghi Lombardi e Imperiale dell'altro ramo del Parlamento. Il traffico non sale, quello merci è purtroppo fortemente contratto. Nel bilancio ordinario era stata fatta una previsione di 128 miliardi, che è stata ridotta di 18 miliardi in base alle risultanze del '47-'48. La contrazione è indice di crisi, o per lo meno di difficoltà e ha rapporto anche con possibilità di concorrenze.

Possiamo allora parlare dell'aumento di tariffe, soprattutto se basato su un piano di indiscriminazione? Ricordiamo a proposito la funzione sociale del movimento ferroviario e i benefici indiretti che da esso derivano alla ricchezza nazionale. Un aumento sarebbe economicamente pericoloso, oltre che irritante, in questo momento. Occorre invece studiare le possibilità di miglioramento del servizio e le possibilità di concrete e legittime economie. Chiedo al Ministro quali sono le provenienze di tutto il carbone, e come ne risultano i prezzi. Chiedo inoltre se sono state fatte offerte di carbone polacco e a quali condizioni.

Una cifra notevole, circa 50 miliardi, è esposta per manutenzione, forniture, spese e acquisti. Di essa circa 40 miliardi sono assorbiti da appalti.

Si tratta di appalti di esercizio. Io ritengo conveniente il loro assorbimento in economia, con impiego, fin dove possibile, del personale già esistente presso l'Amministrazione.

Altra cifra notevole è impiegata per lavori presso officine private. Ricordo a proposito di avere incaricato, durante la mia permanenza al Ministero, una commissione di esaminare con accurata indagine i costi di questi lavori. La stessa commissione doveva esaminare il sistema degli approvvigionamenti nei confronti dei vari servizi.

Sarebbe interessante conoscere se tale commissione ha concluso il suo lavoro, e quali sono stati i risultati. Negli ultimi mesi della mia permanenza al Ministero fu elaborato un decreto per l'emissione di un prestito per la elettrificazione delle ferrovie. Il decreto restò lettera morta, malgrado avesse tutte le firme necessarie, fino a questi giorni.

Sarò grato al Ministro se vorrà dirmene le ragioni, preoccupato come sono, e credo di

avere il consenso di tutti, della rapida ricostruzione della nostra rete, ricostruzione alla quale tutto il personale ferroviario ha dato opera, che costituisce veramente onore e orgoglio per il Paese.

Molti parlano di pareggio di bilancio e invocano rigori e provvedimenti. È giusto avere presente questo obiettivo, ma è anche necessario vedere se e come questo obiettivo si può raggiungere.

Tutti poi hanno qualche cosa da chiedere: lo stesso relatore dell'altro ramo del Parlamento, onorevole Troisi - riporto dal resoconto sommario - « come meridionale auspica l'attuazione di un sistema di tariffe privilegiate che favorisca il trasferimento di mezzi nel sud dell'Italia ». Che cosa significa questo? Che in fondo tutti, volenti o nolenti, direi quasi senza accorgersene, vedono nella rete ferroviaria una funzione sociale. Ed allora il bilancio va esaminato con occhi adatti, ed i provvedimenti vanno pesati su un piatto dotato di particolare sensibilità.

Nella relazione dei senatori Tommasini e Focaccia è fatto un cenno alle aziende E. A. M., G. R. A. e Provvida. Non concordo nel giudizio sull'E. A. M. che non ha solamente funzioni di provvedere alla razionale distribuzione dei carburanti e dei pneumatici, ma ha altresì funzioni di rilievo statistico e di assistenza agli autotrasportatori. Tali funzioni sono molto importanti ed hanno ancora un vasto campo d'attività. Nè ho titubanze nei confronti della G. R. A. Basta pensare come essa è nata. È, sulla strada, una azienda parallela a quella ferroviaria, che lo Stato gestisce nel suo interesse. Essa non deve turbare le iniziative private. Si tratta di regolarne il campo di azione. Ne ho patrocinato, come ministro, il potenziamento e non ho nessun motivo di rammaricarmene. È ovvio, che tra gli interessi cui deve tendere non sono compresi, per esempio, il trasporto della Celere di Scelba contro i lavoratori.

Per la Provvida, concordo, ma essa deve essere sostituita con cooperative sane di ferrovieri, validamente e concretamente aiutate dall'Amministrazione. Non mi tratterò sulla questione degli esonerati. Dopo l'intervento degli onorevoli Imperiale e Lombardi nell'altro ramo del Parlamento e l'interpellanza del se-

natore Terracini in questa Assemblea ho la convinzione che il doloroso problema, che rappresentò la più assillante delle mie preoccupazioni per mesi e mesi, data la impossibilità di superare difficoltà che volevano sembrare d'indole giuridica, ma che in realtà erano di natura squisitamente politica, stia per essere presto risolto, e il Ministro sembra si sia definitivamente impegnato.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Ho qui pronto lo schema del provvedimento.

FERRARI. Era tempo.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Potevate farlo anche due anni fa.

FERRARI. Così i combattenti primi e più tenaci contro il fascismo avranno il riconoscimento che a loro si deve.

Rimane, onorevoli senatori, la posizione del personale. Tutti, e in questa e nell'altra Assemblea, hanno avuto elogi per il personale. Io posso ripeterli con animo forse più cosciente e più affettuoso di tutti. Quando si entra in quella famiglia, ci si allontana - posso assicurarvi - con molto dolore. La nostra bella rete era ridotta a un cimitero; è risorta quasi miracolosamente per volontà e per virtù di tutto il personale, dal più modesto al più alto in grado. La volontà del Ministro avrebbe potuto e potrebbe ben poco, se non spingesse uno spirito animatore al disopra degli interessi dei singoli. Ma lo spirito deve essere a sua volta aiutato e devono esserne riconosciuti i bisogni e i diritti. Il ferroviere lavora in condizioni di pena e di responsabilità e vive in tristezza, mal pagato, soprattutto nei confronti di chi opera in altri settori, anche con minori impegni. L'onorevole Imperiale ha detto, nell'altro ramo del Parlamento, che il bilancio con tutti i suoi numeri resterà fra i muri delle Camere e del Ministero. « I ferrovieri - ha detto - non lo potranno vedere; se lo vedessero non lo approverebbero ». Io credo di essere più preciso. I ferrovieri lo conoscono, lo sentono attraverso la loro misera condizione, ed anche attraverso insufficienze, che vorrebbero correggere; ma sono tenuti lontani. Grandi cose si potrebbero fare, si potrebbero ottenere, se si chiamassero a partecipare direttamente all'azienda. Vedreste allora, signori, risultati di capacità da voi insospettati. Io penso che sia ora seriamente di riflettere su questo pro-

blema. Perchè l'amministrazione ferroviaria non dà essa, che ha i mezzi, che ha le possibilità, l'esempio? Ne risulterebbe un beneficio economico e certamente un grande beneficio sociale di addestramento educativo. Restando così le cose come sono, i ferrovieri, onorevole Ministro, non possono sottoscrivere il bilancio. Nel maggio del 1947 l'Amministrazione ferroviaria, con una mostra che rimarrà nella storia, portò a conoscenza della Nazione e degli altri Paesi l'opera gigantesca compiuta e quella da compiere. Ogni cartello, ogni plastico esprimeva lo spirito, la volontà dei ferrovieri. Onorevole Ministro, attraverso questo spirito bisogna comprendere non soltanto la volontà e l'intelligenza, ma anche i bisogni e i diritti, e bisogna comprenderli tempestivamente. (*Vivi applausi da sinistra*).

SANNA RANDACCIO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANNA RANDACCIO. Onorevoli colleghi, mi duole di dover anche io sottoporre alla vostra attenzione, invece che problemi di carattere generale, un problema di carattere regionale. Ieri l'amico Palermo ha ricordato la Sardegna; ho capito benissimo quello che egli ha voluto dire, nè voglio trarne spunto per muovere una critica alla sinistra ed un elogio alla destra. Voglio semplicemente dirvi, o amici della destra, della sinistra e del centro, che dovete convincervi che a noi sardi non interessa che elogieate il nostro patriottismo, o che sorridiate di benevolenza quando vedete una nostra ragazza vestita con un grazioso costume: tutto questo è retorica e *snob*. A noi interessa che esaminate con comprensione i nostri problemi, comprensione che è mancata troppe volte e manca, perchè, purtroppo sia per forza di inerzia che per un complesso di interessi, lo sguardo di chi governa e di chi legifera è portato, oggi come ieri, più a rivolgersi ai problemi delle zone progredite che a quelli delle zone arretrate.

Intendo porre dinanzi a voi la situazione dei trasporti sardi nella loro desolante realtà. Quando invece verrà, come speriamo, il Presidente della Repubblica, voi manderete, se non l'avete già fatto, una vettura speciale, e il Presidente della Repubblica penserà che i trasporti della Sardegna sono progrediti!

Se lo si potesse far viaggiare (ma anche noi lo sconsigliamo per evitare al Presidente pericolose avventure) ad esempio sulle linee delle Ferrovie Complementari, sia lui che voi, onorevole Ministro - se lo seguirete - potreste veramente rendervi conto di quella che è la situazione drammatica dei trasporti, e particolarmente di quelli in concessione, della Sardegna.

Non voglio rivaleggiare con altri colleghi del Meridione; ed ecco perchè esprimevo il mio rincrescimento per aver dovuto parlare dopo l'onorevole Ferrari, quasi a dare l'impressione di volermi precipitare a chiedere anche io dopo di lui. Il problema della Sardegna lo vedo, ho avuto occasione di dirlo, come i problemi delle altre regioni d'Italia, inserito cioè nel problema nazionale. Queste mie parole non vorrei che fossero però interpretate come espressione di santa ingenuità, espressione ossia della ingenuità di chi si accontenta che gli si dicano buone parole, mentre si continua poi a ripartire le risorse nazionali senza quella gradualità indispensabile per rimediare oggi ai torti di ieri.

Voglio richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro sul fatto che, ad esempio, nel bilancio sono stati stanziati 6 miliardi per completare i lavori della ferrovia sotterranea di Roma, per migliorare il collegamento dell'Urbe con Ostia, per migliorare i servizi delle tramvie dei Castelli: io penso che sia forse più giustificata una attesa per la metropolitana di Roma che per la Sardegna, di cui alcune plaghe sono prive assolutamente di qualunque mezzo di comunicazione. (*Approvazioni*).

Nel fare i rilievi che ho fatto, mi son reso conto delle difficoltà di bilancio; non parlo per creare difficoltà al Governo ma, pur aderendo a questa tragica realtà, dico agli amici delle altre regioni che debbono rendersi conto che per dimostrare di amare la Sardegna, bisognerà saper rinunciare a qualcosa. Se invece si sfreneranno gli appetiti di tutti in concorrenza, si continuerà a fare quella politica che ci ha inchiodato a questo stato di arretratezza.

La miseria della Sardegna è grande. La onorevole Lina Merlin, che ha avuto la disavventura di venire in Sardegna - in periodo

fascista, perchè mandata al confino, dal sindaco di un piccolo paese si è sentita chiedere il pagamento della tassa di soggiorno. Ironia, quella di chiedere il pagamento della tassa di soggiorno alla nostra simpatica collega che veniva in Sardegna per scontare il confino, ma in ciò è la dimostrazione di uno stato di miseria estrema, di uno stato di miseria che deve far riflettere anche voi, amici della sinistra; non basta ricordate che la Sardegna è la patria di Gramsci; bisogna ricordarsi anche questo: che non devono essere solo gli operai della Lombardia, del Piemonte, dell'Emilia ad avere un alto tenore di vita, non devono essere solo le donne di quelle regioni ad avere le calze di seta e gli uomini ad andare in bicicletta. Nè ci manca la sensibilità necessaria per apprezzare il benessere, ma nella nostra miseria, siamo inchiodati ad uno stato da cui voi, italiani come me, dovete trarci convincendovi che se per 78 anni si è pensato al progresso del Nord, oggi bisogna pensare al progresso del Sud; e non pensarci a parole, ma pensarci a fatti.

Il mio slancio può sembrarvi retorico; ma pensate che non vedo i problemi della Sardegna dall'ombra dei pini di Roma, ma vivendo in quotidiano contatto con i sardi e con le loro miserie.

Nella relazione e nell'ordine del giorno Ruini, ai cui principi generali mi pare di poter pienamente aderire, è posta in rilievo la questione dei trasporti in concessione. In proposito non ritengo debba continuare il sistema delle integrazioni di bilancio a società, che hanno dimostrato di badare solo ai propri interessi: sono a favore dell'iniziativa privata, ma quando si tratta di privati che non vogliono correre nessun rischio e che vogliono addossare tutti i deficit di bilancio allo Stato, allora anche io liberista mi pongo il problema, accennato dall'onorevoli Ferrari, se non convenga la statizzazione, che d'altronde, la Consulta regionale sarda, con accordo unanime di tutti i partiti, ha propugnato come l'unica soluzione che, al di sopra degli egoismi particolari, possa giovare agli interessi della collettività.

In Sardegna si pone anche, e con carattere di urgenza, il problema del necessario coordinamento tra strada e rotaia, problema che potrà esser risolto unicamente se le ferrovie

statali non avranno eccessivo timore della concorrenza automobilistica.

In Sardegna vi sono piani per togliere l'Isola da un monopolio nei trasporti automobilistici, ma credo che il piano sia di difficile attuazione, perchè l'amministrazione ferroviaria non vuole concorrenze.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Non è vero!

SANNA RANDACCIO. Se il Ministro potrà dimostrare l'infondatezza dei miei rilievi ne sarò soddisfattissimo. Parlo, infatti, per richiamare l'attenzione del Ministro sulla necessità di affrontare il problema del coordinamento dei trasporti automobilistici coi trasporti ferroviari; le ferrovie debbono vincere diminuendo le tariffe, migliorando il servizio, aumentando le corse.

Vi prego, onorevoli colleghi, di ricordarvi delle parole che ho detto per la Sardegna. Ricordatevi perchè il nome di questa terra, qui, per bocca mia e degli altri colleghi sardi, ritornerà, perchè la Sardegna ha esigenze di importanza vitale. Nella risoluzione di questi problemi sarà collaudata l'affettuosa collaborazione degli Italiani.

Quando io questa mattina ho sentito il Ministro Lombardo accennare ai miliardi che il Governo italiano destina alla sistemazione della Navalmeccanica di Napoli, l'ho ascoltato veramente con entusiasmo, ma anche con la fede che altrettanto slancio ci sarà da parte del Governo quando si tratterà di risolvere i problemi sardi, pure essi di imperioso carattere sociale. Vedo, ad esempio, il drammatico problema di Carbonia, di cui forse sarà giunta anche qui l'eco; vedo tutti gli altri problemi preliminari a una vita civile e che non possono essere affrontati con la sola promessa o dicendo: badate, oggi non possiamo fare niente. Non possiamo far niente, amici del Governo, potete e dovete dirlo ad altri, ma a noi sardi non avete il diritto di dirlo per un senso di giustizia e doverosa riparazione del passato. Ricordatevi anche voi, onorevoli colleghi.

Alcuni rilievi di carattere generale: sono rimasto colpito, leggendo la relazione della Camera, dell'oblio assoluto di quel mirabile sforzo di ricostruzione che in questo settore si è verificato, per la concordia di tutti; in primo luogo delle masse, poi dei dirigenti e della

nazione, la quale ha fornito i mezzi per ricostruire. Nella relazione della nostra commissione io ho letto invece con piacere questo meritato e pieno riconoscimento, a cui sento veramente di dovermi associare. Collega Ferrari, non traiamo spunto per marcare ancora una volta i dissensi tra le masse operaie e i dirigenti, fra italiani e italiani. Quello che bisogna dire, è che il mirabile sforzo è stato ed è merito di tutti; questo è un settore in cui gli italiani han saputo dimostrare quelle che sono le loro profonde virtù, che talvolta prorompono al di sopra delle fazioni. Noi italiani sappiamo lottare e soprattutto sappiamo riuscire, quando dimentichiamo di essere o democristiani, o comunisti, o liberali o socialisti. Voglio infine richiamare il Ministro, alla necessità di ricorrere anche in Sardegna alla gestione commissariale per le aziende in concessione che siano in fallimento; fallimento clamoroso e completo, e quasi direi, nei limiti della bancarotta. Forse avreste dovuto far ciò ancor prima di pagare quasi 800 milioni, per l'integrazione dei bilanci delle ferrovie complementari e delle ferrovie meridionali sarde.

Non posso condividere il principio del senatore Palermo che cioè non si devono pagare i debiti ai capitalisti; questo è assurdità giuridica e morale per me. Ma arrivo — e sono tanto spregiudicato per quanto liberale, amico Palermo — arrivo a capire come a un'azienda in concessione che vive sovvenzionata dallo Stato si possa, prima di pagare le sovvenzioni, imporre di ottemperare alle clausole della concessione. Infine ho letto nella relazione che avete già autorizzato l'aumento delle tariffe anche nelle ferrovie in concessione: spero che la conclusione di tutte queste mie parole non sia quella che disgraziatamente si verifica molte volte; che cioè le tariffe saranno aumentate, ma i servizi rimarranno quelli che sono! (*Vivi applausi dal centro e da destra*).

JANNUZZI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

JANNUZZI. Consentitemi che io non faccia la premessa che poco fa ha fatto il senatore Sanna Randaccio, il quale ha chiesto scusa di intrattenere il Senato su una questione di carattere regionale e particolare. Anch'io debbo intrattenervi su una questione particolare e locale; però penso che noi abbiamo il diritto

di discutere ciascuno delle questioni che più direttamente ci interessano e in fondo, penso che i problemi nazionali, non sono che la somma di tanti problemi di carattere particolare e regionale insoluti.

Molti colleghi qui presenti fanno, e coloro che non lo fanno desidero che ne siano informati, che esistono alcuni grossi centri pugliesi, noti per la loro popolazione e per la ubertosità e ricchezza delle loro terre, che sono assolutamente privi di qualsiasi mezzo di trasporto.

Questi centri si chiamano: Andria con una popolazione di circa 60 mila abitanti, Corato con una popolazione di 55 mila abitanti, Ruvo, Terlizzi, Bitonto con una popolazione dai 30 ai 40 mila abitanti. Ebbene queste popolazioni e queste città non sono servite da nessun mezzo di locomozione, perchè tale non deve considerarsi un vecchio trabiccolo chiamato « tramvia Bari-Barletta » a scartamento ridotto a 70 centimetri, che percorre la sede stradale (badate bene nel 1948!) a 16 chilometri l'ora, cosicchè per raggiungere, da Andria, Bari, per un percorso di meno di 50 chilometri, si impiegano più di 3 ore.

Non parliamo poi dei giorni di pioggia! Lo stare in questo vecchio arnese e starne fuori è la medesima cosa. Molte volte accade che l'acqua, penetrando nella locomotiva, impedisca addirittura che la vaporiera continui a percorrere la sua strada! Io vorrei invitarvi tutti un giorno perchè vi rendiate conto che non è questa una esagerazione, ma una dura realtà che interessa una popolazione di 500 mila persone, se a quelle elencate aggiungete le popolazioni di Barletta e di Bari, che sono collegate con le città interne attraverso questa vecchia e preadamitica tramvia. Di essa nel 1925 fu decretata la fine ma, ciononostante, esempio unico di vitalità, essa ha continuato a trascinarsi per altri 23 anni, e voi comprendete in quali condizioni! Essa ha superato la guerra etiopica, ha superato la seconda guerra mondiale, ma non se la sentirebbe davvero — credete a me! — di superare una terza guerra, che Iddio tenga lontana! Eppure questa tramvia fa servizio non solo per i viaggiatori, ma anche per le merci, in una delle zone più fiorenti per l'agricoltura e per l'industria viticolo-olearia nazionale e forse mondiale.

Nel 1925 fu iniziato un complesso di lavori stradali che fu attuato per il 95 per cento. Nel 1929 i lavori furono interrotti. Nel 1938 vi fu un voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici che stabiliva la ripresa dei lavori, che furono nuovamente interrotti per la seconda guerra mondiale. Nel 1946, nuovo voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici; e nel 1947 decreto del 31 dicembre che autorizzava la costruzione di una sesta parte soltanto del tronco, il tratto Andria-Barletta. Le cose stanno ora a questo punto. La società ferro-tramviaria concessionaria dei lavori già ha fatto conoscere che completerà sì le opere per il primo tronco, ma non le porrà in esercizio perchè non ha convenienza ad attivare la nuova tramvia, mentre è in vita la vecchia che è sempre necessaria. Sicchè le popolazioni sono ancora in attesa, non si sa fino a quando, che la loro vecchia aspirazione, corrispondente ad una profonda necessità, si realizzi.

Non ho presentato in proposito un ordine del giorno; mi accontento soltanto di fare una calda raccomandazione al Governo, perchè so quanto la questione sia nota e stia a cuore al Ministro. Mi è stato riferito che ella, onorevole Ministro, avrebbe detto che dopo la metropolitana di Roma, avrebbe a cuore la tramvia Bari-Barletta. Non so se questo sia vero, ma certo è verosimile, perchè so con quanta cura, con quanta passione, con quanta diligenza ella si occupi delle questioni meridionali in genere, e della Puglia in specie. Non posso perciò far altro che esprimere la confidenza e la fiducia nel Parlamento e nel Governo delle nostre popolazioni, che più sono neglette e più sperano, più fidano, più attendono. (*Molti applausi. Congratulazioni*).

MANCINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MANCINI. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, non avevo alcuna intenzione di intervenire in questa discussione: me ne ha dato lo spunto il senatore Sanna Randaccio, e mi ha confermato nel mio proposito il senatore Jannuzzi. Debbo dire al senatore Sanna Randaccio che io ho per la Sardegna una particolare simpatia; fui assieme con la collega Merlin e con l'onorevole senatore Troiano confinato in una plaga della sua Sardegna, quella di Nuoro e conservo pur oggi, nell'animo, la

ricordanza ed il conforto di una ospitalità ineffabile. La Puglia poi è una regione limitrofa alla mia Calabria, e quindi ho per essa quasi lo stesso sentimento che nutro per la terra natia.

Ma conviene evadere dalla regione e riguardare il problema delle comunicazioni nei rapporti di tutto il Mezzogiorno, comprese le isole, la Sicilia e la Sardegna, onde io, a complemento di quanto loro han detto, scrivo ora un brevissimo capitolo da aggiungersi al capitolo esteso e generale scritto dall'amico e compagno Ferrari, poco fa. Il mio capitolo s'intitola « Problema dei trasporti nel Mezzogiorno ». Vi prego di ascoltarmi e di credermi. Non sciorino le solite querimonie sul Mezzogiorno d'Italia; vi dico subito che mi infastidiscono tali lamentele; ne abbiamo fatte tante. Tra le querimonie segno con amarezza le promesse che partono dal banco del Governo. Ne abbiamo sentite fin troppe ieri dall'onorevole Merzagora e stamane tante altre dall'onorevole Ivan Matteo Lombardo. Sembra che per il nostro Mezzogiorno — colleghi meridionali aprite le orecchie ed il cuore alle più rosee speranze — sia caduta la manna dal cielo. Siamo diventati i cittadini più fortunati di questo bel suolo d'Italia. Tutti fanno a gara per venirci incontro. L'onorevole Tupini nell'altro ramo del Parlamento, e di ciò che ha detto ne discorreremo fra qualche giorno, non ha nulla più da prodigarci. Tutti esauriti i benefici a favore del Mezzogiorno, un mare di cifre, un gioco industrie di statistiche; e possiamo battere le mani come è nostro vecchio costume.

L'onorevole Merzagora ieri ha bandito — amici siciliani, voi lo avete per la prima volta appreso — che per il problema agrumario egli, in omaggio alla presenza nel Governo dell'onorevole Porzio, ha fatto tutto il possibile; mentre l'onorevole Ivan Matteo Lombardo stamane ci ha parlato del suo proposito per le industrie del Mezzogiorno.

Frattanto all'onorevole Merzagora vorrei osservare, in parentesi, che vi sono tante e tante di quelle cose nel Mezzogiorno, che egli ha dimenticato completamente, dalla questione agrumaria alla questione dei fichi secchi della Calabria e della liquirizia, che una volta conoscevano la via dell'estero, mentre oggi non la conoscono più. E vorrei pur dire al-

l'onorevole Lombardo che per quei 10 miliardi di sovvenzione alle industrie del Mezzogiorno si sta facendo tanto chiasso ed è sorto vivo contrasto tra l'onorevole Togni e l'onorevole Porzio; mentre ogni contrasto si è attutito per i 250 miliardi offerti per sovvenzioni alle industrie del Nord. Chiudo la parentesi, ma la riaprirà fra breve certamente l'onorevole Corbellini, che ci prodigherà ancora delle promesse, che resteranno tali, perchè noi meridionali, finora non ci siamo accorti che siffatte promesse siano sbloccate fuori dei due rami del Parlamento, per diventare una briciola di realtà. Infatti tutti noi, senatori meridionali, ascoltiamo ogni giorno le proteste e i reclami legittimi, che ci pervengono dalle nostre popolazioni, dimenticate e trascurate da tutti.

E passiamo al problema dei trasporti. Il problema dei trasporti presenta un doppio aspetto: un aspetto che riguarda la rete ferroviaria e stradale ed un aspetto che riguarda il materiale ferroviario. Dirò poche parole sul primo aspetto; ne dirò qualche altra sul secondo.

Nei riguardi del materiale ferroviario adibito per il sud debbo sprecare qualche parola? No. Invito tutti i senatori meridionali e viceversa, quando partono e si recano alla stazione di Roma, di volgere per un momento gli occhi ai treni partenti che vanno verso il Nord ed a quelli che si inoltrano verso il Sud ed avranno la prova della differenza di trattamento. Essi senza domandare ad alcuno sapranno che quel tale treno scende verso la colonia, perchè il materiale ferroviario è ben diverso.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Non è vero!

MANCINI. Verso il Sud viaggiano i « sudici » e naturalmente occorre servirsi di materiale degno. Altro che vero! Chi vi parla in questo momento ha afflitto l'umano ed il divino — e l'umano ed il divino sono oggi imperniati nel senatore Corbellini — per ottenere una carrozza di prima e seconda classe per Cosenza. Gli è stata promessa e ripromessa a voce e per lettera e la promessa non è stata mantenuta. Fino a quando, onorevole Corbellini?

Ma vi è un altro documento: voi tutti avrete ricevuto, come me, quella magnifica pubblicazione, preparata dall'Azienda Ferroviaria, nella quale sono state riprodotte in fotografia le

nuove vetture elettro-treno. Io sono rimasto estatico, come tutti, dinanzi a questa superba manifestazione del lavoro italiano, e sia lode al Ministro Ferrari, e pur lode al Ministro Corbellini. Ma di questo materiale ferroviario abbiamo ricreato soltanto gli occhi, poichè, noi del sud, beneficiati soltanto da questa gara di promesse, siamo immeritevoli di alcun conforto.

Dirò di più. Osservate le fotografie di tutte le stazioni costruite nel Nord d'Italia: esse mostrano una linea estetica che incanta, perchè l'italiano ha l'istinto del bello, siamo tutti artisti nati. Questa gloria di sole, il cielo, i mari, che ci profumano, ci fanno nascere artisti. Noi ci incontriamo in piccole stazioni così agghindate, così graziose da strapparvi un plauso per gli ideatori e i costruttori. Trovatene una nel Mezzogiorno. Vi sfido. Non ne troverete nessuna. E pure la guerra è passata come un nembo per le nostre contrade, e stazioni ne sono state distrutte in gran numero! Stazione di Paola, di Sapri e tante altre!!!

Cito i luoghi donde passate tutti voi che andate laggiù. Sono state ricostruite ed in vero rimesse in efficienza; ma sono dei veri casermoni, perchè colà si deve costruire senza preoccuparsi di estetica, pietra su pietra come viene; giacchè laggiù vi è della gente che non merita quella considerazione che meritano lassù, perchè non sono abituati a certi conforti ed a certe esigenze di comodità e di estetica.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. C'è il servizio più perfetto d'Europa tra Reggio Calabria e Metaponto!

MANCINI. Non mi interrompa, onorevole Ministro, poichè lei ha l'abitudine di interrompere inopportuna. Io parlo delle stazioni ferroviarie e non ho parlato ancora del servizio elettrico. Mi segua quindi tranquillamente e silenziosamente perchè io riferisco dati e circostanze documentati. A proposito poi della rete ferroviaria, indico un'altra prova documentale offertami da un'altra pubblicazione della Azienda ferroviaria, cioè la Carta geografica della rete ferroviaria italiana. Osservatela, posate su di essa lo sguardo in qualche momento di riposo, così per averne un'idea. Da Roma in su siete colpito dal tracciato di tante piccole linee rosse, che rappresentano le linee ferroviarie. Guardate ora da Napoli in giù e voi

troverete due sole antiquate linee ferroviarie, vedove di consorelle.

Negli 800 chilometri che vanno da Napoli a Reggio Calabria, per la spiaggia jonica come per quella tirrenica, quest'ultima elettrificata, l'altra preistorica, che non consente il passaggio dei rapidi, l'una, con ponti pericolosi privi di riparazioni, con le rotaie usurate dal tempo e dall'esercizio.

L'elettrificazione, di cui nell'interruzione del Ministro, è di là da venire, perlomeno io non me ne sono accorto. Da Metaponto a Reggio Calabria, non c'è elettrificazione. Scorrono lenti treni, che si muovono trainati da vecchie locomotive che sbuffano rumorosamente e molte volte si arrestano per mancanza di acqua e di energia.

Io conosco queste linee sulle quali ho viaggiato fin dalla mia fanciullezza e quindi non parlo a vanvera: sono sulle rotaie, non nelle nuvole. Il carissimo amico e compagno onorevole Ferrari ammoniva testè che quella delle reti ferroviarie è una funzione sociale: ciò è perfettamente esatto. Il problema si riallaccia sempre al problema integrale del Mezzogiorno, senza industrie e con l'agricoltura arretrata. Queste linee sono limitate ed arretrate, instabili nei ponti e nelle gallerie, in condizioni disastrose; esse rispecchiano tutta la nostra situazione sociale.

Altre linee avete progettate? No. Si progettano linee ferroviarie in altre parti d'Italia dove esistono strade ed autostrade, porti ed approdi. Cinquanta anni fa, quando l'ingegnere Parisi costruì la ferrovia tirrenica, mentre vi era la ionica da parecchi lustri, si chiuse il problema ferroviario. Non c'è stato nessun volenteroso a riaprirlo.

Lo Stato italiano non si è mai ricordato dei nostri trasporti, perchè non vi era nulla da trasportare. Mi dica, onorevole Ministro, un solo caso, di strade rotabili ed approdi che dimostrino il suo ricordo. Se ne rammenta oggi esasperando questa differenza tra Nord e Sud che ci amareggia; ma che pure esiste. La rete ferroviaria, le strade hanno una funzione sociale... è pur vero; ma per il Mezzogiorno non ci sono funzioni sociali da compiere. Il Mezzogiorno deve essere trascurato e dimenticato sempre, deve essere allietato soltanto da promesse. Ne abbiamo

abbastanza delle vostre promesse! Ne siamo infastiditi sino alla radice dei capelli. Vogliamo fatti, perchè i fatti soltanto dicono la verità, perchè i fatti soltanto devono essere espressi nelle cifre dei bilanci e nelle manifestazioni dei governi repubblicani e democratici.

Il problema dei trasporti è legato a qualche altro problema, che vi debbo sottoporre. Non parlo della rete stradale e dei porti, chè ne parlerò in altra occasione. Parlo ora del problema delle ferrovie secondarie. Onorevole Sanna Randaccio, io ho viaggiato in Sardegna con le manette ai polsi: siamo saliti da Macomer a Nuoro su di una ferrovietta a scartamento ridotto. Allora mi sono ricordato delle nostre ferrovie calabro-lucane. Tutto il mondo è paese. Non è la prima volta che mi interesso del problema delle ferrovie calabro-lucane. Stasera lo tratto di scorcio, ma l'ho trattato molto più largamente in altri tempi, per esempio nel 1921-22 e potrei ripetere quello che dissi allora alla Camera dei deputati, perchè nulla è mutato. Ebbene, le ferrovie secondarie calabro-lucane avevano nelle loro convenzioni degli obblighi precisi che dovevano osservare. Li hanno osservati? No. Dovevano completare tutte le linee senza tronconi. Un obbligo imposto dalle convenzioni. Ma è rimasto sui repertori. Noi siamo, con le calabro-lucane, nella condizione di vittime incompiante. I disastri ferroviari sono all'ordine del giorno. Debbo ripetere ciò che altra volta ho detto nel corso delle mie interrogazioni. Non posso. Non sono di mio gusto le ripetizioni. Ma, onorevole Corbellini, lei mi dirà subito: « ma noi stiamo per dare una sovvenzione vistosa di milioni alla Società calabro-lucana! ». Onorevole Ministro, non la smentisco, ma la Società con 900 milioni ci contenterà a scartamento ridotto. Ci darà nuove automotrici e non molte, ... e noi saremo contenti perchè muteremo quel tale letto di Procuste, che è rappresentato dalle automotrici attuali, con altre automotrici, dove viaggia la gente cristiana, che paga profumatamente. Ebbene, onorevole Corbellini, il problema delle calabro-lucane deve risolversi e deve risolversi radicalmente. O la Società completa il programma e fa quel che deve fare, o altrimenti il Governo si risparmi le sovvenzioni e risolva le convenzioni. Il problema dei trasporti diventa una politica di trasporti per

l'onorevole Ferrari. Beato te che puoi parlare di politica di trasporti, di motorizzazione, di tante altre cose belle e moderne! Ma noi ancora siamo ai trasporti più elementari, più primordiali. Noi siamo in altro mondo: viaggiamo come viaggiavano i vostri nonni del Nord e ci contentiamo di tutto per muoverci sulle strade. E molti nostri paesi non hanno nemmeno la rotabile. Hanno da mezzo secolo promesse che l'attuale Governo sa triplicare. Ironia a parte, sul problema delle calabro-lucane dobbiamo intenderci seriamente perchè non si può andare avanti, perchè è in giuoco la vita dei cittadini, perchè gli incidenti sono all'ordine del giorno, perchè, ve lo ho già detto un'altra volta, parecchie bare sono sfilate per le vie di Cosenza.

C'è un altro problema, ancora, che non si deve dimenticare, onorevole Corbellini, ed è il problema del tronco ferroviario Cosenza-Paola. Cosenza, la mia città, è appesa ad un pendolo che sarebbe la linea ferroviaria di pochi chilometri Paola-Cosenza. Si sale in alto pericolosamente sulla montagna, poi si discende precipitosamente a valle. Avevo svolto, appena, qui al Senato, un'interrogazione su questo tronco, che si appella il « tronco della morte », tanti sono stati i disastri ivi avvenuti, quando mi trovai nel trenino che a stento saliva verso la montagna e corsi il pericolo di rimaner vittima del solito tragico incidente, perchè, arrivata ad un certo punto della salita, la macchina sbuffa, si ferma, non va avanti, poi, in un momento si abbandona a se stessa, ripiglia velocemente, fulmineamente la discesa. Io mi sono visto perduto ed ho detto fra me, supertizioso come un meridionale e per giunta filosofo . . . , se non avessi svolto questa maledetta interrogazione, non mi sarei trovato in questo terribile frangente. (*Si ride*). Onorevole Ministro, dobbiamo risolverlo il problema. Vorrei che voi dell'altra parte, senatori meridionali, veniste in aiuto di questa mia urgente richiesta dettata da necessità impellente.

L'opera vostra non deve limitarsi alla pubblicazione delle letterine del Ministro Corbellini, su per i giornali, per far capire che avete ottenuto qualche cosa; dovete interessarvi di problemi come questo, altrimenti le letterine lasciano il tempo che trovano, e non vi conquistano nemmeno un voto, perchè ormai

non ci crede più nessuno. Vecchi, deprecati sistemi.

Onorevole Corbellini, io so che le è stato presentato un interessante progetto, per la cui esecuzione sono necessari forti stanziamenti, che, però, sarebbero in breve tempo compensati dai vantaggi ottenuti. Tutto ciò che si spenderà per risolvere la situazione pericolosa di questo tronco, sarà recuperato nel termine di cinque anni. Perchè, onorevole Corbellini, lei che è un ingegnere di valore, sa che oggi su questo tronco debbono essere inoltrati treni con due sole vetture; mentre invece, costruita la variante, si potrebbero inoltrare treni con molte vetture, il che apporterebbe tale risparmio da recuperare quei 700 milioni occorrenti per l'attuazione del progetto.

Un ultimo problema riguarda la ferrovia silana. Io non so se siano presenti l'onorevole Lucifero e qualche altro senatore della mia terra. Essi potrebbero attestare che per la ferrovia silana ci si sta battendo da 50 anni. Il problema, però, lasciò indifferenti i nostri predecessori al Parlamento. L'onorevole De Gasperi ebbe ragione allorchè, rispondendo a quel che dissi nel discorso sulle dichiarazioni del Governo, affermava che io avevo sbagliato sostenendo che soltanto un meridionale può intendere i problemi del Mezzogiorno, perchè i meridionali che furono al Governo trascurarono i problemi della loro terra. Ha ragione, tranne che per qualche eccezione. Se se ne fossero interessati, la nostra situazione sarebbe ora ben diversa.

Nella mia terra ci sono due porti, il porto di Crotone, che è destinato ad un grande avvenire, ed il porto di Paola in fieri. Per il porto di Paola si sono gettati nel fondo del mare milioni e milioni, ma sull'acqua non è mai affiorata neppure una piccola diga. Paola è il paese che diede i natali a due gerarchi fascisti, Maraviglia e Scorza. Per il porto di Paola si spese molto; ma il mare ingoiava i massi, mentre gli appaltatori ingoiavano i milioni. Il fascismo non si è mai smentito. Questi due porti Paola e Crotone dovevano essere congiunti dalla ferrovia silana perchè le derrate avessero lo sbocco sia nello Ionio che nel Tirreno. Noi abbiamo visto costruire un breve tronco, Cosenza-Camigliatello, e di essa pretendiamo la continuazione per S. Giovanni in Fiore ed

indi per Crotone. San Giovanni è un grosso paese silano che, al cadere delle nevi, resta tagliato dal mondo, perchè si sospendono i trasporti e le comunicazioni anche postali. Ebbene che cosa, onorevole Corbellini, ha stanziato per la ferrovia, per il tronco Camigliatello-San Giovanni in Fiore e per quello San Giovanni-Crotone?

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*, Due miliardi. Basta leggere il resoconto.

MANCINI. Si può, onorevole Ministro, costruire una ferrovia in montagna con 1 miliardo o due miliardi? Sono lieto però di ascoltare dalla sua parola, che per me ha valore di obbligazione, *promissio boni viri est obligatio*, la cifra, che rappresenta un principio.

Mi piace ascoltare le cifre dalle sue labbra. Io lo domandai all'onorevole De Gasperi, ma non mi rispose. Mi ripeta quali sono le cifre, perchè quello che vale è lo stanziamento, non il resoconto. Si è tanto scritto sul Mezzogiorno . . . e sono state tante le promesse non mantenute che noi siamo divenuti diffidenti. Mi perdoni, i danari fanno le ferrovie. Se questi non vi sono, non si costruiscono ferrovie ma si moltiplicano promesse, che servono ad ingannare ancora una volta le popolazioni, che oggi non si fanno più ingannare.

Dopo ciò, raccogliendo le fronde sparte di questo mio accorato discorso, voglio dire senza perorazione che io aspetto da lei, onorevole Ministro, qualche cosa di speciale: quella di essere parco di promesse e generoso di fatti, soltanto di fatti. (*Vivi applausi e congratulazioni*).

GENCO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GENCO. Onorevoli colleghi, non ho il linguaggio pittoresco del collega Mancini, ad alcune delle cui considerazioni io mi associo. Egli ha detto che basta guardare una carta ferroviaria d'Italia per avere un'idea di quella che è la rete del Mezzogiorno. È facile constatare la diversa densità della rete ferroviaria nell'Italia settentrionale e nell'Italia meridionale; ma bisogna fermarsi anche sugli orari ferroviari. Gli orari sono slegati tra di loro, così che spesso non è possibile andare e tornare nella stessa giornata da località distanti solo 100 chilometri. Bisogna rivedere gli orari.

Voce dal centro: Non sono di competenza del Ministro.

GENCO. L'Italia è una penisola troppo allungata. Una volta parlando con l'onorevole Ministro, egli ebbe a dirmi che bisognava accorciarla. Noi chiediamo che sia accorciata, che ci sia un accorciamento di orari ed anche un aumento del numero dei treni, oltre che una variazione nella composizione dei treni. Anche io ho lamentato presso il nostro Ministro questa differenza tra le vetture che vanno al nord e quelle che vanno al sud. Debbo purtroppo constatare che la differenza esiste ed è sostanziale: i pochi treni che ci sono non soddisfano le esigenze del traffico. Noi che siamo pure viaggiatori e che siamo costretti al nostro viaggio settimanale, quasi sempre di notte, non sempre abbiamo il vantaggio di viaggiare seduti, nonostante il permanente che lo Stato regala a noi rappresentanti del popolo. L'altra sera nel treno di Bari, di fronte a 30 posti di 2^a classe, sono stati venduti 70 biglietti: è chiaro che sono rimaste in piedi 40 persone col biglietto di 2^a classe. Costoro non si sono nemmeno potute mettere nei corridoi di 1^a classe (in tal caso i controllori avrebbero preteso il pagamento del biglietto di 1^a classe) e si è assistito, quindi, allo spettacolo che queste vetture miste di 1^a e 2^a erano così affollate, che noi eravamo impossibilitati perfino di raggiungere la toletta.

Bisogna sorvegliare un poco di più le ferrovie in concessione. Bisogna sorvegliarle, e bisogna spingerle un poco di più a fare qualcosa, perchè c'è anche una differenza tra l'Italia meridionale e l'Italia settentrionale in materia di ferrovie in concessione. Si è parlato di elettrificazione; la relazione dei nostri due valorosi colleghi Focaccia e Tommasini parla dei programmi di elettrificazione. Io non sono molto d'accordo con il collega Magli sul doppio binario Bari-Lecce; io chiederei subito l'elettrificazione del tronco Bari-Lecce in continuazione del tronco Bari-Foggia, perchè ritengo che la strada ferrata Bari-Lecce, anche ad un solo binario, in questo momento sia sufficiente a smaltire il traffico, di modo che ci troveremo in condizione analoga al caso di una condotta che trasporti una quantità di acqua sufficiente ad alimentare un paese e se ne faccia una seconda perfettamente inutile.

Non è inutile invece la spesa per l'elettrificazione. Sono lieto che l'onorevole Focaccia, accogliendo la mia proposta, abbia inserito la proposta di elettrificare quanto prima il tronco Battipaglia-Potenza-Taranto che è a forte pendenza, con numerose gallerie come quella di Balvano, famosa perchè vi morirono in pochi minuti, asfissati dal fumo, centinaia di viaggiatori tra cui un valoroso professore dell'Università di Bari.

Voglio aggiungere che nell'Italia meridionale abbiamo anche una carenza di autoservizi in concessione. Il Ministro sa, perchè gliel'ho chiesto parecchie volte, che bisogna un pochino modificare la legge per gli autoservizi.

Non bisogna consentire che continui ancora il regime di monopolio il quale permette che vi siano dei paesi che, pur avendo chiesto da mesi servizi di autolinea, non sono ancora riusciti ad ottenerli. Sono paesi dell'Italia meridionale che non sono collegati col resto del mondo. Lasciamo dunque libera l'iniziativa di chi vuole attuare gli autoservizi!

L'unica differenza che c'è fra il senatore Mancini e me deriva dal fatto che il senatore Mancini ritiene che il Governo abbia fatto solo delle promesse, mentre io ritengo che ci avviamo decisamente verso la soluzione. Una prova di ciò l'abbiamo avuta da un certo, sia pur tenue, miglioramento dei nostri servizi ferroviari. Permettete perciò che io mandi un saluto a tutti i ferrovieri, a cominciare dal Ministro che è un autentico e valoroso ferroviere. (*Applausi*).

I dirigenti di qualunque grado sono dei lavoratori, questo ho già avuto occasione di dire stamane con grande dispetto del senatore Palermo, il quale ritiene che il povero ingegnere Piero, lavoratore e figlio di lavoratori, sia un rappresentante delle classi capitaliste, di cui così spesso egli parla.

Io rinnovo il saluto al Ministro, dalla cui capacità e passione molto ci aspettiamo a beneficio del Mezzogiorno, e invio un altro saluto a tutti quelli che col sole o con la neve, di giorno e di notte, assicurando la continuità dei traffici, garantiscono il cammino della linfa nelle arterie della Nazione e anticipano così il risorgere della nostra Italia. (*Applausi*).

TONELLO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TONELLO. Onorevoli colleghi, non farò una lunga lamentazione, soprattutto perchè rifugge dal mio animo l'abitudine di fare del regionalismo.

Certamente sentiamo più profondamente i mali di casa nostra che non i mali dei nostri vicini. Ma, se il Mezzogiorno non è in condizioni floride, non si deve credere che, andando verso l'alta Italia, si trovi una situazione meravigliosa, dal momento che anche in quelle zone ci sono delle deficienze enormi e in alcune vallate del Veneto e della Lombardia, si notano ancora aspetti medioevali.

Io sono stato nei paesi del Mezzogiorno, e da quei paesi sono venuto via con l'animo chiuso, dispiaciuto che un popolo intelligente e buono, un popolo che in certi momenti della sua storia fu segnacolo della libertà italiana, sia rimasto ancora allo stato in cui si trova. Ma badate che venendo anche verso il Nord ci sono anche lì delle spine.

CINGOLANI. Vi potreste però accontentare.

TONELLO. Non andate in nessuna località dell'Alta Italia, dove non vi siano dei progetti elucubrati, preparati da lungo tempo e che non siano ancora condotti a termine. L'incremento dell'automobilismo ha fatto tacere molte voci dolorose, perchè è indubitato che lo sviluppo dell'automobilismo ha anche attutito quello che era il bisogno della ferrovia. Da noi però questo sviluppo avrebbe raggiunto un grado maggiore se non ci fossero le palesi camorre dei monopolizzatori dei servizi automobilistici. Sicchè, quando, in una determinata regione una società impianta linee automobilistiche, potete star sicuri che su quel terreno non potrà correre nessuna altra vettura in servizio pubblico. Di guisa che questa specie di monopolio si riduce a togliere qualunque incentivo alle linee automobilistiche per migliorare i servizi ed è invece incentivo ad aumentare continuamente le tariffe. Io ho avuto talvolta delle domande, che avrei dovuto sollecitare presso i Ministeri, domande di certi servizi della provincia di Treviso, ma ho trovato una opposizione sistematica. Si obiettava: vi è questa società la quale ha il diritto sulle linee di questa determinata zona. Infatti queste

società hanno i loro addentellati negli uomini politici di ciascuna regione. Vi è il deputato, vi è anche il senatore adesso, i quali naturalmente non sollecitano la protezione di questi privilegiati del monopolio, ma sono i monopolisti che vengono a dire: non si potrebbe fare qualche cosa dato che se la linea non rende più noi siamo costretti a sopprimere il servizio? La verità è che da noi vi sono molte autolinee che sono insufficienti. Vi è per esempio una linea che va da Conegliano giù verso la Bassa, e su questa linea non si può viaggiare con comodità; ma occorre, d'altro lato, accontentarsi perchè è l'unico servizio esistente, mentre vi potrebbero essere anche due o tre società a lavorare.

Circa i monopoli, bisogna, signor Ministro, essere cauti nel dare queste concessioni. Quando vi vengono fatte delle domande voi dovete opporre che ve ne verranno fatte delle altre; bisogna infatti allargare questi servizi e permettere una specie di libera concorrenza.

GENCO. Bisogna allargare questi servizi, e non ridurli ad un monopolio.

TONELLO. Perchè quelli che hanno questo monopolio vogliono sfruttare fino all'impossibile il privilegio che essi hanno a danno degli utenti, i quali naturalmente devono servirsi di questi mezzi di trasporto.

Voce dal centro. Specialmente il monopolio sulla linea da Treviso a Vittorio della S. I. A.-M. E. C.

TONELLO. E non solo in quel tratto. Ho avuto occasione di riscontrare tale monopolio in tutto il Veneto, regione che io conosco a fondo.

Orbene, onorevole Ministro, voi dovete facilitare la concorrenza fra gli impresari monopolizzatori delle linee automobilistiche, affinché l'appetito, che viene mangiando, non cresca troppo. Io credo che si avvantaggerebbero anche le ferrovie, se non ci fossero tali private nelle linee automobilistiche. E inoltre, una volta cominciato un lavoro, onorevole Ministro, conducetelo a termine. Ci sono delle linee, che sono incominciate, e sono lì che attendono di essere compiute. Non c'è di peggio che iniziare un lavoro e poi lasciarlo sospeso, di modo che le opere in parte eseguite vanno deteriorandosi ed i milioni sono spesi inutilmente. Per esempio c'è la linea, la grande strada auto-

mobilitica, che deve congiungere le Prealpi al mare: perchè codesta linea non è stata condotta a termine? Perchè dobbiamo noi continuamente fare delle suppliche, affinché siano stanziati dei fondi anche per tali lavori? Si parla continuamente del fenomeno della miseria nel Mezzogiorno d'Italia. È una cosa vera lo so, ma guardate che anche da noi nel Veneto esistono fenomeni di miseria spaventosa. Abbiamo i paesi di campagna formati in grande maggioranza di contadini mezzadri; ma esistono anche lì gli esclusi, gli esiliati dalla terra: i braccianti agricoli. I contadini mezzadri non prendono per i loro lavori i braccianti agricoli, li escludono. Se non ci fossero i lavori, che vengono intrapresi dallo Stato, questi disgraziati non mangierebbero. Esistono dei paesi dove vivono due o trecento di questi disgraziati, i quali molte volte — e sento per loro una profonda pietà — diventano dei ribelli, dei sovversivi, perchè costretti dalla fame. Nel mio paese hanno bruciato anche il municipio, e dopo averlo bruciato hanno dato la colpa . . .

Voce da sinistra: Ai democristiani? (*ilarità*).

TONELLO. No, non ai democristiani, che a quel tempo non esistevano ancora. Non è una questione di partiti per quanto riguarda quei paesi, è questione di fame. Molte volte essi irrompono nel municipio, insolentiscono il segretario, dicono di voler buttare tutto all'aria. Disgraziati! In Italia c'è un fenomeno terribile, che minaccia voi e che minaccia noi: la formazione e l'ingrandimento di quello che Carlo Marx chiama: il « lumpen-proletariat », cioè la povera gente, che non è inquadrata nell'organizzazione di classe, la povera gente che è abbandonata da tutti e che diventa ogni giorno più cattiva per poter vivere. Questa è la verità e di questo noi dobbiamo preoccuparci e dovete preoccuparvi. La gente che ha fame fa paura; gli uomini di Stato debbono avere paura della povera gente che ha fame, e tanto più essi debbono aver paura di questa povera gente, quando questa è disorganizzata e sbandata. Io so di taluni conservatori, i quali guardano di mal'occhio le organizzazioni proletarie ed in special modo i lavoratori della terra. Ma se non ci fosse stato questo lavoro di mezzo secolo di vita italiana per organizzare la gente della terra, per strin-

gere le leghe di resistenza, per dare una coscienza di classe, oggi sarebbe la guerra civile e selvaggia che correrebbe per il nostro Paese, dato lo stato di miseria e di abbruttimento in cui questa gente è stata cacciata dalla guerra.

Onorevole Ministro dei trasporti, fate che questi monopoli cessino. Bisogna che voi siate condiscendente quando vi domandano che siano date linee; concedetele facilmente anche se i monopolizzatori del luogo protestano. Perchè c'è una tendenza a ciò, che si manifesta nei paesi e specialmente nelle campagne dove alcuni dei *ras* che sorgono si sono arricchiti dalla guerra. Io sono un nemico della proprietà privata per due ragioni: perchè vedo in essa le ragioni costanti di tante lagrime e di tanto sangue, ma soprattutto anche perchè vedo che i proprietari di oggi, gli arricchiti di guerra, gli ultimi venuti nel campo del capitalismo, sono molto peggiori dei vecchi. Noi avevamo una volta i vecchi padroni, i vecchi nobili veneziani: uomini che avevano tutti i pregiudizi, ma che in fondo avevano qualcosa di umano. L'arricchito di guerra, lo speculatore non ha niente del conservatore, ma è colui che vuole succhiare il sangue della povera gente. Orbene, colpite i monopoli comunque siano, anche in questo campo, se volete che la povera gente dica: finalmente, adesso si respira un po' meglio; non siamo sempre sotto questi nuovi padroni, che cambiano sempre, diventando sempre più cattivi.

Onorevole Ministro, io vi domando che i lavori che avete cominciato nel tratto Oderzo-Jesolo, giù per il mare, siano affrettati. Non manca che quel pezzo. Con quella linea non c'è che da allargare la vecchia strada per alcuni chilometri ed accorciare di 5 chilometri la strada che c'è adesso, in maniera che rapidamente dalle Alpi siamo giù al mare. È una linea che ha un valore grandissimo anche dal lato turistico soprattutto, ma anche per le possibili condizioni in cui può venire a trovarsi il nostro Paese. Noi siamo, infatti, in un Paese di confine, ed abbiamo interesse che le comunicazioni sul nostro territorio siano rapide, date le necessità della difesa. Quindi, la linea di cui io discorro, ha anche importanza militare, in quanto che quando voi avete congiunte le Alpi al mare rapidamente voi avrete chiuso

un po' la strada, se non altro, a quelli che hanno voglia di fare passeggiate poco gradite sul nostro suolo. Io vi raccomando questa linea! Hanno stanziato pochi milioni per un piccolo tronco, ma adesso lo finiscano: non sono molti chilometri, non più di 10 o 12. Voi potete farlo, e darete anche lavoro alla povera gente della mia terra. Io non vado se non raramente a casa, perchè mi duole l'anima quando mi vengono a dire: «Ma voi non potete chiedere?». Sì, noi chiediamo. Ma io so che quasi sempre, quando si domanda, non si ottiene niente. Io, poi, ho meno titoli degli altri per ottenere qualcosa dal Ministero, perchè ho sempre detto che questo è il Ministero del nullismo; l'ho sempre detto da quando sono venuto alla Camera, e seguito a dirlo ancora. Almeno in questo non ve l'avrete tanto a male se per un momento farete un'eccezione, se per un momento dimostrerete che non è tutto vero quel nullismo che io vi ho addossato, onorevole Ministro.

Bisogna usare sagacia per curare anche la vita pubblica del nostro Paese. Ci sono troppi concorrenti quando c'è un lavoro pubblico, quando c'è un'asta, quando c'è un appalto. In tali casi saltano fuori certi impresari, dinanzi ai quali bisognerebbe subito abbottonarsi la giubba! Guardate, se dovete affidare un lavoro in appalto, che sia gente onesta e abbia capacità tecnica per condurre i lavori. Due anni fa ho avuto a che fare con un impresario, il quale non voleva pagare i suoi operai: minacciai di denunciarlo al Prefetto, e gli operai furono pagati. Questo non deve avvenire! Date le vostre concessioni, se dovete darle, a uomini sicuri ed onesti che abbiano la capacità di fare gli impresari! Ci sono impresari che, in realtà, non hanno capacità tecnica nè finanziaria; altri non hanno capacità tecnica, ma almeno hanno di che pagare i tecnici che eseguono i lavori! In questo modo riuscirete anche ad epurare un po' la vita del nostro Paese.

Quanto alle deficienze che si sono notate, ed ai lamenti che si sono levati, debbo riconoscere che ci sono stati grandi miglioramenti nei nostri servizi. Basterà ricordare, per rendersene conto, le condizioni in cui si trovavano le ferrovie subito dopo la guerra. Adesso il servizio è organizzato e funziona: questo lo si deve -

e mi associo anche io nel plauso fraterno — ai ferrovieri italiani che hanno saputo compiere il lavoro di riordinamento dei servizi che costituiscono la spina dorsale della vita economica del Paese; e quando dico ferrovieri, intendo riferirmi anche al Ministro, come a tutta la famiglia ferroviaria senza eccezione. Se critico il Ministro, ciò è naturale da parte di uno che appartiene all'opposizione.

Il servizio delle ferrovie, in Italia, adesso funziona discretamente: ci sono le deficienze che sono state lamentate e che lamento anche io e che, voi stesso, onorevole Ministro, conoscete. Ma anche questi inconvenienti saranno eliminati. Bisogna tener conto soprattutto del problema fondamentale che è costituito dalla necessità di porre in stretto collegamento il Nord con il Sud d'Italia, in modo che non ci siano più disparità e si possa avere un contatto più frequente e più stretto.

Poche volte ho potuto girare nei paesi del Mezzogiorno e sono venuto su con animo pieno d'affetto per quelle popolazioni. Ricordo che, quando ci fu l'eruzione dell'Etna in Sicilia, nel 1923, corsi a vedere lo spettacolo dell'Etna in eruzione, e rimasi meravigliato vedendo quelle popolazioni, assistendo alla loro sventura, studiando la psicologia di quella gente, che è molto più forte della nostra e molto più resistente al dolore. Il Veneto non avrebbe avuto, di fronte a quella valanga incandescente che scendeva, il coraggio che ebbero quelle popolazioni di sopportare la loro sventura, di tornare tenacemente a lavorare.

Ho toccato il Veneto, onorevoli colleghi, perchè io sono un veneto per la pelle. L'amo il mio Veneto; però non mi sono mai sgolato a cantare le glorie del Veneto; molte volte invece ho prospettato quella che era la miseria della mia terra. E mi ricordo che, 40 o 50 anni fa, quando andavo nelle terre del mio Veneto e vedevo i contadini pellagrosi, io ero quello che gridava più di tutti, che andava magari in galera per quella povera gente. Però non ero uno sciovinista: avrei fatto là propaganda tanto del mio Veneto quanto delle vostre terre. Ebbene, bisogna che il riacciamento tra Nord e Sud venga attraverso le comunicazioni. Acccontentate i compagni del mezzogiorno nei loro più impellenti bisogni, ma tenete a mente che ancora bisogna lavorare, perchè tutta la

penisola abbia gli stessi benefici e a poco a poco possa approfittare di quella grande corrente, di quella linfa di vita che sono le comunicazioni. Perchè solo attraverso le comunicazioni tra paese e paese, tra borgo e borgo talvolta, c'è la civiltà e c'è la vita.

La Svizzera è un paese impervio, ma assai progredito nelle sue linee di comunicazione. Pensate che, per esempio, da Lugano per andare a Zurigo sono stati fatti dei lavori meravigliosi, lavori che fanno rimanere ammirati, senza che nessuno lamenti la spesa di tanti miliardi e lo sperpero di danaro, perchè quelle ferrovie sono fonte di vita per quei paesi. Se darette al Mezzogiorno una rete di comunicazioni più facile, attraverso cui si possano smaltire i prodotti specializzati, dei quali ho parlato l'altro giorno, se questa opera di redenzione del Mezzogiorno sarà compiuta, i primi ad averne piacere saremo noi dell'Alta Italia che potremo dire: i nostri fratelli del Mezzogiorno sanno camminare come noi, e meglio di noi! (*Applausi*).

MACRELLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MACRELLI. Desidero insieme far alcune osservazioni in tema di discussione generale e svolgere anche l'ordine del giorno che ho presentato insieme ai colleghi Conti, Parri, Raja del gruppo repubblicano, per far risparmiare del tempo all'Assemblea.

Prima di svolgere l'ordine del giorno, mi si consenta di dire brevi parole sulla situazione ferroviaria nella mia terra di Romagna. Onorevole Ministro, non vengo a chiedere nulla di speciale per ora; desidero solo esporre alcuni rilievi. Comprendo le richieste fatte dai colleghi del Mezzogiorno, terra abbandonata e a cui si sono fatte sempre promesse che sono rimaste regolarmente lettera morta. Noi ci associamo in pieno alle richieste dei colleghi meridionali e riteniamo che, ancora prima di ascoltare le voci che vengono da tante altre regioni, si debba risolvere il problema del Mezzogiorno. (*Approvazioni*).

Non si deve pensare che mi contraddica se ora mi interessa, come già altre volte, di alcuni problemi riguardanti la Romagna. Lo faccio per una sola considerazione, e cioè perchè si sono incominciati lavori che poi sono

rimasti interrotti a metà. Saranno stati forse dei motivi di indole tecnica e, più probabilmente, di indole finanziaria, a consigliare questa sospensione. Ma noi riteniamo che il Ministro debba prospettarsi questa anomalia, perchè le costruzioni rimaste interrotte finiscono per andare in rovina. Si rischia così di danneggiare il patrimonio dello Stato. Intendo riferirmi, onorevole Ministro, alla linea Santo Arcangelo-Urbino, alla linea Rimini-Nova Feltria e alla linea, molto più importante delle altre due, la Faenza-Firenze.

Ma io desidero richiamare l'attenzione del Ministro anche su un altro problema, di cui già si è interessato il Parlamento. Parlo della ferrovia Rimini-San Marino. Il collega Braschi ebbe a presentare, al riguardo, un'interrogazione a cui rispose il Sottosegretario dei trasporti, onorevole Mattarella. Dico subito che la sua risposta ha avuto un'eco dolorosa non solo in Romagna, ma nella vicina sorella, piccola Repubblica di San Marino. Non penso ad una conflagrazione internazionale (*si ride*); però rammento che c'è stato un accordo internazionale. Sarà piccola la Repubblica di San Marino, ma è gloriosa per le sue tradizioni e per la sua storia. Non dimentichiamo che è stata il rifugio di tutti i perseguitati politici. Non dimentichiamo che fu la mèta della gloriosa ritirata di Garibaldi nel 1849. Orbene, c'è stato un trattato internazionale che impegnava il Governo italiano a costruire prima e ricostruire, poi, in caso di danni, quella ferrovia che collega la Romagna, da Rimini a San Marino.

La risposta venuta dal banco dell'onorevole Sottosegretario fu veramente scoraggiante perchè pienamente negativa. E ripeto che ha avuto ripercussione in Romagna e a San Marino e ha prodotto una dolorosa impressione. Io vorrei che l'onorevole Ministro dicesse, oggi, una parola rassicurante. Non aggiungo altro; penso che gli impegni debbano essere mantenuti. Credo che avendo firmato un accordo internazionale, anche con un piccolo stato come la Repubblica di San Marino, lo Stato italiano ha l'obbligo morale, giuridico e politico di mantenerlo. (*Approvazioni*).

Una parola sola per la linea adriatica: pochi treni, orari infelici, trascurate le soste in paesi importanti. È necessario provvedere.

E vengo all'ordine del giorno, onorevoli colleghi. Non ho bisogno di illustrarlo. Il collega Ferrari bene ha detto a questo proposito. Non ho sentito altre parole da altre parti. Mi auguro che questo ordine del giorno trovi il consenso del Senato, ma soprattutto il consenso del Ministro e del Governo: « Il Senato, riconoscendo le benemeritenze altissime dei ferrovieri italiani esprime i più fervidi voti per la soluzione dei problemi che preoccupano quei forti e consapevoli lavoratori ». Qui si è innalzato l'inno e ai ferrovieri e ai Ministri; a tutta la grande famiglia dei ferrovieri, dalla più alta personalità alla più modesta, per le grandi opere compiute. La rinascita dell'Italia ha avuto una evidente e magnifica dimostrazione, proprio in quella che è stata la ricostruzione delle ferrovie italiane. I treni passano lungo le nostre linee giorno e notte rapidi e frequenti. Abbiamo dato la dimostrazione della forza di questo popolo italiano: « itala gente dalle molte vite ». Or bene, vada il saluto a coloro che hanno lavorato, dal Ministro al più umile ferroviere, ma ricordiamoci che i ferrovieri si trovano in una condizione ben dolorosa dal punto di vista finanziario, economico, e quindi anche dal punto di vista morale.

Non bastano le parole; non bastano i plausi, non gli ordini del giorno che esaltino questa opera meravigliosa di ricostruzione e di rinascita. Ci vuole qualche cosa di più concreto e di più tangibile. Nei momenti più gravi della vita nazionale, quando veramente nella storia d'Italia batteva l'ora più dolorosa della sua vita, i ferrovieri hanno saputo dare un grande esempio d'abnegazione e di virtù civili. Anche nei momenti delle convulsioni sociali in questi ultimi tempi, mentre il nostro Paese era agitato ed anzi esagitato, i ferrovieri mal pagati, mal retribuiti, sono rimasti al loro posto ed hanno lavorato nell'interesse del Paese. Ora è bene che il Senato faccia sentire la parola che noi abbiamo invocato col nostro ordine del giorno; è bene che soprattutto tale parola venga dal Governo ed assicuri questa grande famiglia che ha lavorato, che ha sofferto e veramente ha ben meritato della Patria.

Noi dobbiamo andare incontro ai desideri, ai voti e alle aspirazioni dei ferrovieri italiani. (*Applausi da tutti i settori*).

Presidenza del Vice Presidente ALDISIO

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale, riservando la parola ai presentatori degli ordini del giorno.

Dò lettura dell'ordine del giorno dei senatori Ruini, Paratore, Gasparotto, Nacucchi, Coffari e Vito Reale.

« Il Senato della Repubblica, ritenuto che il problema strada-rotai si è svolto con elementare evidenza nel senso che, mentre le ferrovie conservano ed accrescono la loro ragione d'essere nei trasporti a notevole distanza (ed in alcuni speciali ad alte punte di traffico), gli automezzi prevalgono irresistibilmente ed offrono maggior convenienza negli altri casi; alla quale situazione non si possono opporre divieti e monopoli antieconomici ed ingiusti; si impone la necessità, e vi è la possibilità, di una feconda divisione e collaborazione di lavoro;

che in questo senso si è orientata la politica dei trasporti dei Paesi più moderni; e ciò deve avvenire anche in Italia; tanto più se si considera che nel 1948 le Ferrovie di Stato avranno un disavanzo di oltre 60 miliardi, e le concesses all'industria privata presumibilmente di almeno 10 a carico totale dell'erario; mentre gli automezzi, anche essi falciati e dimidiati dalla guerra si sono ricostruiti e sviluppati oltre le cifre anteriori (gli autocarri da 100 mila a 200 mila e gli autobus da 7 mila ad 8 mila) senza sussidi dello Stato: al quale anzi arrecano sensibile apporto tributario (dalla benzina e dal gazo lo si ricavano 50 miliardi annui, e da tasse di circolazione altri 15 miliardi); che è da prendere in esame la possibilità di una forte riduzione, in un quinquennio, ad esempio dai 15 mila chilometri di ferrovia statale a 10; e dai 5 esercitati dall'industria privata a 2 e mezzo; sostituendo linee secondarie ultra-passive, che veggono giorno per giorno scemare il loro traffico, con autolinee private, che nulla costano e rendono servizi gratuiti (ad esempio postali); con che si renderebbe possibile per l'erario un risparmio da 20 a 30 miliardi; a prescindere dalle eventuali spese di ricostruzione di linee distrutte dalla guerra;

che deve cessare la ricostruzione, e talvolta la nuova costruzione, che, sotto le pressioni locali, si è attuata, — ad intero carico dello Stato anche in concessioni private, — di ferrovie che non potranno tra pochi anni reggere di fronte agli automezzi; e si deve procedere ad un piano regolatore di graduale smobilitazione delle linee in esercizio che non presentano condizioni di vitalità; che si dovrà bensì avere riguardo al Mezzogiorno, che possiede una attrezzatura ferroviaria inferiore alla rimanente Italia, ed in ogni caso si dovrà provvedere con un intensificato sviluppo della rete stradale, di elettrovie e di autolinee;

che, per attuare un piano organico di coordinamento fra la strada e il binario, gioverà la istituzione del Consiglio superiore dei trasporti; ciò premesso, il Senato passa alla discussione degli articoli ».

RUINI. Invece di svolgere questo ordine del giorno, voglio riassumerlo, data l'ora e dato anche che l'ordine del giorno è uno svolgimento per se stesso. Lo ho presentato insieme ad alcuni colleghi che sono come me indipendenti e non appartengono a nessun gruppo. Cerchiamo (l'abbiamo fatto anche in altri bilanci) di richiamare l'attenzione del Senato su problemi concreti e di tenere lo stile di discussione obiettivo ed elevato che al Senato si addice.

Il problema concreto sul quale desideriamo richiamare oggi l'attenzione è stato richiamato nella relazione e toccato anche dai senatori Ferrari, Sanna Randaccio e da altri. È il problema o rapporto strada - binario. L'esperienza lo ha risolto in modo evidente. Badate bene: noi possiamo fare qui discussioni bellissime, ma è la realtà che s'impone nella vita. Quando comparve la prima ferrovia, se ne discusse anche nei Parlamenti e Thiers disse che non avrebbe avuto successo perchè sarebbe bastato un bue attraverso il binario per impedirle di camminare. È avvenuto quello che è avvenuto: la ferrovia ha stravinto, ma poi è arrivato un altro mezzo di trasporto, l'auto, e si è avuto il duello con la ferrovia ed il problema del rapporto, che ormai, come vi dicevo, non lascia più dubbi.

È ormai chiaro che la ferrovia ha convalidato e rinvigorito la sua ragione d'essere per le grandi distanze. (Corbellini, che è un maestro,

dirà se la cifra è di 150 o 200 chilometri). È pure necessaria in altre condizioni, per minori distanze, quando vi sono condizioni speciali e alto punto di traffico (ad esempio la Roma-Ostia e le Nord Milano che servono a penetrazione nelle grandi città). Non dico cose peregrine e nuove, ricordando che nei rimanenti casi l'automezzo prevale irresistibilmente e non è possibile ricorrere a divieti e monopoli. Bisogna tener conto della realtà tecnico-economica e riconoscere che fra strada e binario è necessario ed è possibile instaurare una feconda divisione e collaborazione di lavoro.

Tutti i Paesi moderni stanno orientando in questo senso la loro politica dei trasporti e così deve fare anche l'Italia; tanto più considerando l'aspetto finanziario delle cose. Ecco il bilancio delle ferrovie: nel 1948 un disavanzo per la rete di Stato di oltre 60 miliardi; per le linee concesse all'industria privata — che ormai gravano interamente sull'erario — un disavanzo di almeno 10 miliardi.

Gli automezzi non creano preoccupazioni di questo genere. Per quanto la guerra li abbia falcidiati e dimezzati, gli autocarri sono saliti da 100 mila, quanti erano nel preguerra, a 200 mila e gli autobus da 7 mila a 8 mila, senza sussidi e concorsi finanziari dello Stato. Gli automezzi anzi arrecano un apporto tributario, attraverso la benzina e il gazzolio, di 50 miliardi l'anno per l'erario. Se a questa cifra si aggiungono le tasse di circolazione e le altre sugli automezzi che si calcolano in 15 miliardi, si arriva ai 65 miliardi, mentre il passivo di questa specie di bilancio per lo Stato, che è la manutenzione stradale, non va oltre i 20-25 miliardi.

Io non voglio essere frainteso. Non voglio avere l'aria di portare qui una ricetta semplicista: che si chiudano e si schiantino le ferrovie. No; prima di rinunciare a ciò che vi è già, bisogna pensarci; ma non bisogna neppure opporre la barriera ed il pregiudizio dei campanili locali, che inclinano acchè si conservi la loro ferrovietta, anche se è ultrapassiva, poco decorosa ed il paese del campanile può essere servito in modo molto migliore con diversi sistemi di trasporto. Gli altri Paesi si sono posti il problema di ridurre la loro rete ferroviaria; ad esempio la Francia, coi suoi 40 mila

chilometri di ferrovia. Noi ne abbiamo in Italia 20 mila, di cui 15 gestiti dallo Stato e 5 in concessione. Non spaventatevi delle cifre che abbiamo scritte nell'ordine del giorno, come ipotesi-limite, per far vedere le possibili economie. Se, in ipotesi, la rete statale si riducesse a 10 mila chilometri e la privata a 2.500, lo Stato (che, ripeto, è come Pantalone: paga tutto) realizzerebbe un'economia da 20 a 30 miliardi. Non arriveremo alla cifra-limite, ma non ci scandalizzeremo se si dovrà — come si fa dovunque — rinunciare a qualche ferrovia secondaria, scassata ed infelice, per sostituirvi mezzi migliori di trasporto.

Prima ancora c'è la questione della ricostruzione di linee distrutte dalla guerra, che erano passive e sono destinate ad esserlo sempre di più. Vengono ricostruite ad intero carico dello Stato, anche se sono concesse all'industria privata. Lo Stato rimborsa a pie' di lista, anticipando il denaro. So che il Ministro Corbellini ha cercato di resistere; ma in più casi ha dovuto cedere di fronte alle pressioni locali; desidero che si levi in quest'Aula una voce che l'esorti a resistere.

Figuratevi il campanile quando si tratta di una linea che c'è già! Ma vi sono casi impressionanti. Un collega siciliano mi ha ricordato, e gliene fo onore, la Vizzini-Lentini-Siracusa che dura ancora, con tutto il suo apparato di impiegati e di spese, ma vede sì e no passare due treni alla settimana; perchè l'automezzo ha già vinto e dalle borgate lontane cinque o sei chilometri dalla ferrovia si va ai centri molto più comodamente con l'automezzo. Insisto ancora una volta: la linea privata va chiusa quando è ultrapassiva, non ha ragioni particolari che la rendano opportuna e può essere sostituita da trasporti più rapidi e frequenti e più vantaggiosi, come l'automezzo che va, per così dire, di porta in porta, serve ai viaggiatori come alle merci e per gli uni e per le altre — vi sono studi al riguardo di discepoli e colleghi di Corbellini — è meno costoso della ferrovia. Non si fa il bene delle popolazioni, inchiodandole a servizi più arcaici e deteriori.

Il nostro ordine del giorno considera la situazione particolare delle regioni meridionali e delle isole, che si trovano anche per le ferrovie in stato di inferiorità di fronte alle altre

regioni. Si deve fare ogni sforzo perchè sia migliorato e sviluppato il loro sistema ferroviario, nel modo migliore possibile, nel quadro e dal punto di vista più generale e moderno dell'intera politica dei trasporti. Miglioriamo il servizio sulle grandi linee, togliamo gli sconi delle secondarie, che si devono conservare quando non è possibile provvedere ai bisogni locali in modo migliore. Ma non si pensi che tutte le difficoltà si risolvono tirando fuori qualche progetto polveroso studiato decine di anni fa, quando i problemi tecnico economici erano affatto diversi, e che, attuato oggi, porterebbe a creare linee che, sono facile profeta, fra pochi anni dovrebbero chiudersi, per la concorrenza dell'automezzo che nulla potrebbe impedire. Non occorrono più piccole ferrovie a scartamento ridotto che pur lasciano i paesi a grande distanza; occorrono soprattutto strade, strade, strade; sulle quali il filobus e l'elettrovia potrà spingersi negli stessi abitati. È necessario che per il Mezzogiorno si studino programmi completi e nuovi di trasporti. (*Approvazioni*).

Io ed i miei amici chiediamo che si affronti in pieno il problema dei trasporti meridionali. Pensiamo che si possa risolverlo con la collaborazione strada-binario.

Riassumendo: il nostro ordine del giorno ha una parte di affermazione generale e, senza voler schiantare le ferrovie — tutt'altro — osserva che vi sono dei casi nei quali può meglio convenire l'autolinea, concessa (come ha sostenuto il senatore Ferrari) con riguardo alle provincie, ai comuni e alle cooperative. Quel che importa è che l'autovia non causa disavanzi allo Stato, gli fornisce servizi, porta gratis la posta e contribuisce con notevoli tributi.

Voce. E chi paga la manutenzione delle strade, se non lo Stato?

RUINI. Lo Stato; ma ho dato le cifre che mostrano quanto sono maggiori i proventi.

La seconda parte dell'ordine del giorno è pel Mezzogiorno, di cui vanno tenute presenti le speciali condizioni; bisogna provvedere energicamente ai suoi trasporti ed alle sue comunicazioni, con piani organici e con spirito nuovo e moderno. (*Vivissimi applausi. Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. I senatori Salomone, Vaccaro e Miceli Picardi hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« Il Senato, considerata la necessità urgente che il servizio dei trasporti in Calabria risponda alle imprescindibili necessità di quella regione, invita il Governo a provvedervi adeguatamente e passa all'ordine del giorno ».

Il senatore Salomone ha facoltà di svolgerlo.

SALOMONE. Onorevoli colleghi, io non svolgerò dettagliatamente il mio ordine del giorno. Sono sicuro che l'onorevole Ministro lo accetterà come raccomandazione e mi riservo quindi di esporre quelli che sono i desiderata della nostra regione calabrese in un memoria. Ho fiducia infatti che, anche non esposti in Assemblea, i nostri bisogni saranno tenuti nella dovuta considerazione. Mi soffermerò soltanto sopra una delle questioni, credo, più importanti, di cui ha già fatto cenno il collega onorevole Mancini: la questione del completamento della costruzione dei tronchi delle ferrovie complementari, che furono previste fin dalla legge del giugno del 1906 per le provvidenze verso la Calabria.

Sopra un programma di 632 chilometri ne furono costruiti soltanto 419 e restano da costruire ancora 213 chilometri. Ho ascoltato con attenzione quello che ha detto l'onorevole Ruini, cioè che si faccia un programma per quelle che sono le opere ferroviarie del Mezzogiorno e che si provveda a costruire quelle che debbono essere costruite, perchè attive, e che non si costruiscano e vengano sostituite dagli automezzi le linee passive. Io condivido perfettamente, onorevole Ruini, la sua opinione, ma desidero che questo piano sia preparato e che quelle linee, le quali sono e si prevede che saranno attive, siano costruite in adempimento agli obblighi che furono assunti con la legge del 1906 e che a distanza di tanti anni ancora non sono state eseguite. Ed, inoltre, desidero che sia compiuta la costruzione di quelle strade necessarie affinché gli automezzi possano circolare e diano incremento ai trasporti della nostra regione.

Io constato però che le nostre complementari, le quali furono programmate secondo un piano organico per mettere in comunicazione i due versanti tirrenico e jonico, sono attive.

Quindi c'è da prevedere che anche le costruende saranno attive. Ma non vorrei che, per la preoccupazione di costruire delle linee secondarie non attive, si trascurassero completamente i mezzi di trasporto e si trascurasse quella linea stradale, la quale è il presupposto necessario, indispensabile, perchè circolino gli auto-mezzi.

Prendo atto di quelle che sono state le dichiarazioni del Ministro relativamente alla elettrificazione della linea Santa Eufemia-Catanzaro Marina e gliene faccio lode. Prendo d'altra parte atto di quello che è l'inizio, onorevole Mancini, della costruzione della linea di Camigliati-San Giovanni in Fiore. Ma vorrei che con il medesimo zelo venisse ad essere esaminata la possibilità della costruzione delle altre linee. Questo per quel che riguarda la costruzione.

Ma intanto debbo fare un rilievo (già oggetto di una mia interrogazione, che dovrei discutere domani e che per economia di tempo accenno soltanto) rilievo che riguarda la manutenzione e l'esercizio delle ferrovie complementari affidate alla Società italiana delle strade ferrate, che sono veramente in condizione deplorabile. Valgano ad esempio la manutenzione e l'esercizio della linea Vibo Valentia-Mileto: gravissime le deficienze della manutenzione della linea, pessimo lo stato del materiale rotabile. Si hanno delle motrici che assolutamente non rispondono a quelle che sono le necessità indispensabili al relevantissimo movimento dei viaggiatori. Sono sicuro che l'onorevole Ministro vorrà tener conto delle mie segnalazioni e provvedere adeguatamente a quelle che sono le nostre necessità. *(Applausi dalla destra)*.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno a firma dei senatori Parri, Conti, Macrelli e Raja:

« Il Senato della Repubblica;

ritenuta la necessità urgente di coordinare sul piano nazionale tutte le attività di trasporto, sia i trasporti terrestri su rotaia e su strada, sia i trasporti marittimi ed aerei, in modo da ottenere che le direttive di sviluppo, la politica degli investimenti, la politica delle tariffe siano armonizzate dalla visione generale delle necessità del Paese e del suo programma di ricostruzione;

invita il Governo, come primo passo per la soddisfazione di questa esigenza, costituendo il preannunciato Consiglio dei trasporti, a dargli carattere di organo interministeriale, efficacemente rappresentativo degli interessi particolari e generali della economia nazionale ».

Ha facoltà di parlare il senatore Parri.

PARRI. Onorevoli colleghi, una parte di quello che avrei dovuto dire è stata già detta efficacemente dall'onorevole Ruini, le cui idee vorrei soltanto completare, rifacendomi anche ai concetti esposti dall'amico Ferrari i quali pongono la necessità di un indirizzo organico nella politica nazionale dei trasporti.

Il senatore Ferrari si è richiamato alla considerazione economica generale dell'attività dei trasporti, come una delle grandi categorie di attività economiche del Paese. La circolazione dei beni accanto alla produzione ed al commercio dei beni va considerata con una visione unitaria nel quadro generale della politica del Paese e nel quadro delle direttive della sua politica economica. Una politica nazionale dei trasporti il Ministro Corbellini mi dà atto che dopo la liberazione non è stata ancora impostata; e ciò per tante ragioni di cui ci rendiamo ben conto: compiti più urgenti premevano. Ma il momento ora è venuto, è urgente procedere per questa via nuova e molte ragioni di questa urgenza sono affiorate anche in questa discussione.

Mi rifaccio a quello che diceva or ora l'onorevole Ruini: non si possono considerare queste attività con un puro criterio di difesa di bilancio. È un criterio di convenienza nazionale che deve prevalere: considerando, s'intende, non semplicisticamente questa convenienza. Il Ministro, mentre sentiva il senatore Ruini, probabilmente pensava: se io dovessi spiantare un terzo o una forte porzione della rete italiana, gli ingenti investimenti che il Paese ha fatto in questi impianti sarebbero tramutati in pura perdita. Evidentemente devono subentrare vari criteri di giudizio. Ma è certamente errato limitarsi a considerare singolarmente il bilancio e la convenienza dei vari sistemi di trasporto. Il criterio della convenienza economica è certamente il criterio direttivo, ma deve essere inquadrato in un piano nazionale di convenienza.

Ma quando vediamo i provvedimenti, che il Ministro conosce, relativi al prezzo dei carburanti, non possiamo non allarmarci e non domandarci se ci sia un criterio generale superiore. Quando si aumenta ancora l'imposta e quindi il prezzo del carburante, dobbiamo ben chiederci se ha il Governo una politica economica generale e di che politica si tratta e se non è una stretta, rigida, troppo ristretta politica di bilancio quella di un Governo che non intende che i beni economici ed i servizi essenziali, come il carburante, debbono essere dati al minor prezzo possibile e che, quando v'è un confronto internazionale, il limite deve essere quello del prezzo internazionale. Tanto più quando tanta parte, come ha detto così bene l'onorevole Ruini, della nostra vita e sviluppo economico dipende dallo sviluppo della motorizzazione. Ora, è possibile adottare provvedimenti, che forse non sono piaciuti neanche al Ministro Corbellini, così importanti, se non in un quadro generale? Tali provvedimenti non possono essere presi così alla sprovvista senza una motivazione ben grave.

Tra poco avremo, spero, la costituzione delle Regioni. Questo implica dei criteri per la più ordinata ed efficiente rete regionale di trasporto estremamente interessanti, sui quali non mi posso soffermare ora, ma che devono essere già previsti in un piano generale. Credo anche io, fermamente, che per il problema del Mezzogiorno estrema importanza abbia lo sviluppo della strada, ma la strada, senza le autolinee, senza servizi automobilistici che la percorrano, non ha l'importanza economica, il valore di premessa produttiva ed il senso sociale che essa deve avere. Ed io son favorevole ad un forte ed organico sviluppo delle autolinee nell'Italia meridionale, anche eventualmente sovvenzionate.

Sorge allora il problema grave delle priorità, problema che deve porre e risolvere il Ministro dei trasporti, che non è quello delle ferrovie. Ed il problema della priorità degli investimenti è una delle ragioni urgenti per le quali mi sono indotto ad accennare queste poche cose ad un buon intenditore come il Ministro Corbellini in relazione al problema della ricostruzione ferroviaria, che ha già richiesto così ingenti investimenti, ed ai nuovi programmi aggiuntivi studiati dalle ferrovie

dello Stato. Queste non potranno mai essere abbastanza lodate, a cominciare dal Ministro e dal Direttore generale, che è uomo benemerito del Paese, fino all'ultimo cantoniere.

Ma il programma che le ferrovie dello Stato perseguono, senza guardarsi nè a destra nè a sinistra, rappresenta, a mio parere, e non solo a mio parere, un drenaggio di capitali per l'Italia eccessivamente pesante, che va a danno di altre necessità e può andare a danno, in questo caso, precisamente di quel certo programma organico di opere pubbliche del Mezzogiorno e di quello sviluppo delle strade che noi vogliamo. È impressione, non solo mia, che questo programma dovrebbe essere più diluito nel tempo.

In queste settimane sono stati elaborati i programmi quadriennali, richiesti dall'ERP, programmi, naturalmente, d'investimenti i quali implicano evidentemente e devono implicare una visione economica generale. Il capitale al quale noi possiamo ricorrere è estremamente modesto ed è dato dal nostro modestissimo risparmio, di formazione ancora così lenta, così avara — come tutti sappiamo — con l'aggiunta di quel fondo lire, proveniente dall'impiego degli aiuti americani, che si sta formando o speriamo che si formi. Unico fondo, estremamente limitato, e sul ricorso al quale occorre stabilire chiari criteri d'urgenza, cioè di priorità. Quello che diamo di troppo alle ferrovie lo togliamo alle bonifiche e lo togliamo alle strade.

Quando si è trattato dei trasporti e gli organi incaricati dell'elaborazione del programma hanno domandato alle Amministrazioni competenti i loro piani, queste non si sono sentite di rispondere con una voce sola per i trasporti: ciascuna ha avuto bisogno di una commissione separata e si sono così avute le commissioni delle ferrovie dello Stato, delle ferrovie secondarie e tranvie, della motorizzazione e della marina mercantile. E l'aviazione civile non avrebbe avuto voce, anzi non era stata compresa in questi programmi, come se non rappresentasse in questo momento un servizio e una esigenza per la Nazione di vitale importanza. Quindi questo coordinamento che in teoria, che sulla carta tutti affermano e la cui esigenza è riconosciuta da tutti unanimemente, non potrebbe essere più assente dalla

ANNO 1948 - LXXVII SEDUTA

DISCUSSIONI

8 OTTOBRE 1948

coscienza particolarista delle varie Amministrazioni.

Il Ministro mi può rispondere, e risponderà, che l'organo adatto per attuare una politica nazionale dei trasporti non può essere altro che un Ministero organico che egli non ha in mano. Egli sa l'impressione che ci fa il suo Ministero, il quale finisce per essere involontariamente — non è colpa sua nè dei suoi predecessori — una specie di Ministero delle ferrovie, non dei trasporti. Le ferrovie, per la prevalenza che vi esercitano, necessariamente fanno la parte del leone. Ma esse non vi sono nemmeno al completo perchè le costruzioni ferroviarie nuove fanno capo ad una Direzione generale che starebbe meglio nel suo Ministero piuttosto che in quello dei lavori pubblici al quale appartiene. Ed il Ministro dei trasporti deve poter esercitare la sua azione di coordinamento su tutti i sistemi di trasporto: tutti. Ed è questo che desideravo dire, completando il pensiero dell'onorevole Ruini. Non può egli prescindere dai trasporti aerei, che avranno tanta importanza domani e deve tener conto, nella sua visione generale, anche dei trasporti per via marittima oltre che per le vie fluviali interne. E se si dovessero seguire criteri veramente organici, il suo Ministero — dico suo, onorevole Ministro, perchè è quello al quale ora lei presiede — dovrebbe avere alle sue dipendenze anche le comunicazioni: un Ministero dunque dei trasporti e delle comunicazioni, con funzione tipica di coordinamento di alcune grandi aziende pubbliche autonome ed industrializzate, integrate dall'attività di imprenditori privati.

Sarà forse un sogno di lontana realizzazione, ma bisogna cominciare fin d'ora a provvedere a questa revisione dell'organizzazione del nostro Stato, che in questo campo è deficientissimo, ciò che è di estrema importanza per la ricostruzione del Paese. Poichè il Ministro si accinge a costituire il Consiglio superiore dei trasporti esclusivamente limitato al suo Ministero, l'ordine del giorno che ho presentato chiede che questo Consiglio comprenda i rappresentanti di tutte le attività tra loro connesse, cioè, oltre ai trasporti terrestri, quelli marittimi e aerei. Il Ministro Corbellini potrebbe prendere come esempio il Consiglio superiore dei lavori pubblici, organo tecnico di ottima fama, che è

articolato in varie sezioni. Anche lei, onorevole Corbellini, potrebbe presiedere un Consiglio interministeriale dei trasporti, articolato in più sezioni. Io spero che ciò sia possibile.

Avevo avuto, all'inizio, dell'onorevole Corbellini l'impressione più di un Ministro delle ferrovie, che di un Ministro dei trasporti. Mi sono poi reso conto, dai suoi provvedimenti e dalle sue parole, che la mia impressione era inesatta e ne faccio ammenda. Egli ha mostrato, per contro, grande sensibilità per tutti i problemi dei trasporti ed ha mentalità adatta per dare impostazione organica e razionale e non burocratica ad una politica dei trasporti. Non posso che augurarmi ch'egli voglia legare il suo nome a quest'opera che ha bisogno di essere realizzata al più presto. (*Applausi*).

CONTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CONTI. Io condivido pienamente tutto quel che ha detto il collega Ruini sulla necessità di una politica nuova dei trasporti. Però bisogna stare attenti a non esagerare con un dirizzone. Purtroppo noi italiani troppo spesso prendiamo dei dirizzoni. Ripeto che condivido le idee dell'onorevole Ruini. Trent'anni or sono ascoltai alla Camera dei deputati uno dei più geniali discorsi di un uomo di grande ingegno tecnico-amministrativo. Era un ingegnere; lo ricordano i colleghi della Camera di quel tempo: Luigi De Andreis. Trenta anni or sono disse: guardate, in materia ferroviaria bisogna andar cauti, perchè noi siamo di fronte a nuovi orizzonti in materia di trasporti; c'è l'automobile, ci sono le autostrade, nuovi mezzi di comunicazione.

Se condivido le opinioni degli amici che hanno parlato su questo argomento, dico, però, che certe ferrovie non si possono abolire e che, se sono state abolite, bisognerà ricostruirle, perchè sulle strade non camminano soltanto gli uomini, ma camminano merci, e merci massicce. Molte di queste non si trasportano con le ruote di gomma, ma con le ruote di ferro: i marmi, le pietre, i minerali, i materiali da costruzione. Bisogna pensare a questo problema: non essere draconiani in materia. Se qualche piccola ferrovia potrà essere costruita o ricostruita, sarà una cosa santa, perchè servirà alle popolazioni che hanno

bisogno estremo di questi mezzi di trasporto di materiali, che quasi direi rustici.

Mi sono sgravato così di un peso e di un pensiero e non dico altro. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Do ora lettura dell'ordine del giorno presentato dai senatori Priolo e Grisolia:

« Il Senato invita il Governo a migliorare i servizi ferroviari in Calabria, eliminando il grave sconcio dei carri bestiame tuttora adibiti al trasporto passeggeri ed impiegando per i treni rapidi vetture più rispondenti a viaggi a lungo percorso.

« Richiama poi in particolare l'attenzione del Governo sullo stato veramente deplorabile in cui si trova la linea Ionica e, mentre prospetta la urgente necessità di procedere ad un esame rapido e concreto del problema della elettrificazione di detta linea, unico mezzo per eliminare i lamentati gravi inconvenienti, lo invita a provvedere senza ulteriore indugio al miglioramento dei servizi, onde venire incontro al legittimo desiderio di quelle laboriose popolazioni ».

Ha facoltà di parlare il senatore Priolo.

PRIOLO. Onorevoli colleghi, sarò molto breve e parlerò . . .

Una voce. Parli come questore ?

PRIOLO. Parlo da senatore e soprattutto da senatore calabrese. Non mi occupo dei vasti problemi che sono stati dibattuti in questa Aula e che hanno avuto un'ampia trattazione da parte dei molti senatori che mi hanno preceduto. Particolarmente interessanti le osservazioni ed acuti i rilievi del collega Ferrari, da me in grandissima parte condivisi.

Sono stato per più di un anno Sottosegretario ai trasporti ed ho avuto in quel tempo valoroso ed affettuoso collaboratore l'attuale Ministro onorevole Corbellini, allora capo della Trazione: conosco perciò quanto grave sia il compito della ricostruzione ferroviaria e quale lavoro poderoso abbia compiuto e compia il Ministero dei trasporti.

Ho ascoltato con grande compiacimento l'elogio, partito da molti settori, all'indirizzo della benemerita classe dei ferrovieri; le parole poi testè pronunciate dal collega Macrelli con sentimento e palpito romagnolo hanno

fatto vibrare di sincera commozione il mio cuore. Perché tutti, tutti, dal Direttore generale fino al più umile agente, e nel periodo più tormentoso che l'Italia abbia mai traversato, hanno fatto intero il loro dovere. Ho visto, e sono qui per testimoniare, quanto spirito di sacrificio e di abnegazione abbia animato tutti, e più particolarmente il personale di macchina, e quali e quanti pericoli esso abbia serenamente e coraggiosamente affrontato allorchè malsicura era la linea, pericolanti i ponti ed in pessime condizioni il materiale rotabile.

Penso quindi che il Senato debba esprimere a tutti costoro, benemeriti della ricostruzione ferroviaria, che costituisce l'onore e il vanto d'Italia, il plauso sincero ed una viva ed affettuosa parola di gratitudine. (*Vivissimi generali applausi*).

Passando poi alla trattazione dell'ordine del giorno del compagno Grisolia e mio, vi dirò, onorevoli colleghi, che esso mira al raggiungimento di obiettivi vicini, facilmente realizzabili, e di uno purtroppo alquanto lontano.

Voglia, onorevole Ministro, eliminare sollecitamente il grave sconcio dei carri bestiame adibiti a trasporto di persone, facendo così sentire che la Calabria non è abbandonata e negletta, ma che anche verso quelle popolazioni si volge l'occhio del Governo. (*Approvazioni*).

Voglia, onorevole Ministro, disporre che la composizione del treno rapido Roma-Reggio Calabria venga fatta con vetture che consentano un minimo di comodità, perchè le attuali purtroppo costringono i viaggiatori a stare seduti per lunghe ore in posti ristretti, per modo che essi giungono a destinazione in condizioni veramente pietose. Sarebbe perciò opportuno che le vetture che si adoperano sui rapidi Roma-Milano venissero anche impiegate sulla Roma-Reggio Calabria.

Altro obiettivo, cui mira l'ordine del giorno, è quello di richiamare vivamente la sua attenzione, onorevole Ministro, sulle deplorabili condizioni della linea ionica.

Tre promesse ebbi da Lei, allorchè Ella era a capo della Trazione: la istituzione del rapido Roma-Reggio; il miglioramento del servizio delle navi traghetto nello stretto di Messina ed infine lo studio della elettrificazione della linea jonica: debbo lealmente dichiarare che le

prime due sono state mantenute e che rimane ora la terza.

Io capisco, onorevoli colleghi, che il problema non è facile e non è di pronta e rapida attuazione, ma desidero che esso venga posto allo studio. La linea ionica, quando sarà elettrificata, e si badi che il tracciato si svolge in terreno pianeggiante e solo con qualche galleria, non solo assicurerà a quelle laboriose popolazioni un servizio ferroviario completo, a cui hanno sacrosanto diritto, ma consentirà anche che il traffico delle merci venga in larga misura instradato per quella linea, decongestionando così la tirrena.

In attesa però che la promessa venga mantenuta e il problema risolto, io chiedo, onorevole Ministro, che tutto l'armamento sia rinnovato, che vengano rafforzati i ponti, consentendo così il passaggio di locomotive più pesanti e più rapide; chiedo che siano migliorate le comunicazioni, aumentando il numero dei treni; chiedo infine che sia intensificato soprattutto l'impiego delle automotrici, che snelliscono e facilitano il movimento dei passeggeri.

Consentendo il Senato nelle idee espresse nell'ordine del giorno, proposto dal collega Grisolia e da me, darà prova di affettuosa, meritata comprensione e solidarietà verso le laboriose popolazioni della mia Calabria. (*Vivi applausi da tutti i settori*).

PRESIDENTE. Leggo infine l'ordine del giorno presentato dai senatori Sanna Randaccio e Azara.

« Il Senato, considerato lo stato dei servizi di trasporto e particolarmente di quelli in concessione alla Sardegna, invita il Governo ad affrontare e risolvere il problema con piena comprensione delle legittime esigenze dell'isola ».

Ha facoltà di parlare il senatore Sanna Randaccio.

SANNA RANDACCIO. Non ho altro da aggiungere a quanto ho già detto in sede di discussione generale.

PRESIDENTE. Esauriti gli ordini del giorno hanno facoltà di parlare i due relatori.

FOCACIA, relatore. Come tecnico sarò molto breve. Mi associo completamente alle parole pronunziate dal collega Conti, per

quanto attiene al coordinamento del traffico nelle vie ferrate e nelle vie ordinarie. Il problema dei trasporti è molto complesso e deve essere studiato dai competenti.

Certo non è qui la sede per addentrarci in questa materia: quando qui noi proponiamo che siano elettrificate le linee Bologna-Venezia, Torino-Milano-Venezia, il tratto Foggia-Bari, l'altro Siracusa-Catania-Messina-Palermo, l'altro Piacenza-Voghera, il tratto Sant'Eufemia-Catanzaro Marina e il tratto Battipaglia-Metaponto-Taranto, evidentemente proponiamo qualcosa che non può essere assolutamente sostituito con altri mezzi di trasporto.

Non è detto che gli automezzi non possano essere utilizzati in molti casi. Però dobbiamo pensare anche al fatto che gli automezzi oltre i centocinquanta, i duecento chilometri incominciano ad essere inadeguati o, almeno allo stato attuale, poco comodi. Inoltre l'esperienza dimostra che gli automezzi non possono essere adatti per smaltire un traffico superiore ad un migliaio di viaggiatori—ora e a trasportare merci povere e pesanti, come giustamente ha fatto osservare il collega Conti.

Per fare un servizio efficiente e rapido mediante automezzi occorrerebbero larghe autostrade; solo così esisterebbe la possibilità di trasportare persone col minor disagio possibile. I mezzi di trasporto sono molti: seggiovie, funivie, funicolari, autovie, tramvie, filovie, metropolitane, ferrovie secondarie e ferrovie per grande traffico; per ogni tipo e intensità di traffico, di viaggiatori e di merci è adatto un mezzo di trasporto.

Nella nostra relazione, d'altra parte, è stato chiaramente espresso il concetto del senatore Ruini. Anzi, ad un certo punto è stato detto: « in tutti i Paesi si parla della disciplina, del coordinamento e della cooperazione dei trasporti terrestri. L'Unione internazionale delle strade ferrate, la Camera di commercio internazionale e l'Ufficio internazionale permanente dei costruttori di automobili si occupano del problema per giungere all'enunciazione di direttive da seguire per il coordinamento dei trasporti terrestri ».

Se dunque si parla di coordinamento dei trasporti in sede di esercizio, a più forte ragione si dovrà esaminare in profondità il problema

in sede di progetto, di costruzione o di ricostruzione.

Quando si comincia a sentir dire in alcuni Paesi che le Ferrovie ritengono economico sopprimere, in qualche caso, i treni per creare sugli stessi percorsi delle autolinee parallele; quando si sente parlare di strade moderne a funzionamento anfibio, come quelle di Los Angeles, dove forse sarà costruita una linea a doppio binario di traffico metropolitano, in una nuova strada composta di due piste in cemento, ognuna per tre macchine affiancate, bisogna cercare di guardare il futuro con uno spirito nuovo.

Ed è per questa ragione che è stata proposta la costituzione del Consiglio superiore dei trasporti e del traffico, per il coordinamento di tutta questa materia.

Debbo ringraziare il collega Sanna Randaccio, il quale ha apprezzato il contenuto della nostra relazione, come pure debbo dichiarare al senatore Ferrari che siamo tutti d'accordo sul fatto che questo problema è di somma complessità dal punto di vista tecnico, economico e sociale e quindi bisognerà stare molto attenti a pronunciarsi su questa materia.

Dirò ora qualche parola sulla ricostruzione eseguita dall'Amministrazione ferroviaria, perchè, fare ad un certo punto il consuntivo significa accingersi a percorrere la via rimanente con maggiore lena. La ricostruzione ferroviaria ha avuto praticamente inizio nell'esercizio 1945-1946, si è intensificata negli esercizi successivi e sarà completata, secondo le previsioni, nell'esercizio 1950-51.

Ricordiamo che la distruzione è stata valutata ad] oltre il 60 per cento del patrimonio e che, per la ricostruzione integrale, occorrerà una somma di circa 700 miliardi di lire. Non intendo tediare l'Assemblea facendo l'elenco dei dati relativi alla ricostruzione dei più essenziali impianti fissi e del parco rotabili e natanti fino al 30 giugno 1948: questi dati dimostrerebbero lo sforzo imponente compiuto dall'Amministrazione, nell'immediato dopo guerra, quando le difficoltà sembravano insuperabili. Voi ben sapete che è stato affrontato e risolto il grave problema della distruzione ferroviaria italiana con un corpo tecnico organizzato, selezionato, scientificamente e praticamente preparato da lunga

tradizione, gelosamente tramandata; e che tale distruzione, forse mai registrata nella storia dell'ingegneria, per la sua metodica, minuziosa, crudele ed inesorabile attuazione, era spaventosa e scoraggiante.

Basterà qui ricordare che, tralasciando le riparazioni provvisorie, furono definitivamente riparati, negli impianti fissi, più di 5 mila chilometri di binario di corsa e di stazione, 357 ponti in ferro e 2 mila 100 in muratura per circa chilometri 54 di sviluppo complessivo, 16 mila 930 vani per alloggi, 1 milione e 200 mila metri cubi di magazzini merci, 1 milione 800 mila metri cubi di fabbricati viaggiatori ed impianti elettrici di produzione per circa 36.000 kVA di potenza. Per la ricostruzione del parco rotabile basti ricordare che furono riparati circa 4 mila carri, 648 carrozze, 168 locomotive a vapore, ecc.

Per quanto riguarda la ricostituzione del parco rotabile furono inoltre eseguite nuove costruzioni consistenti in 29 locomotive elettriche, 10 elettromotrici, 15 automotrici termiche, 174 carrozze, 18 mila carri e una nave traghetto. La ricostruzione sarà certamente continuata, in quanto che solamente il 60 per cento circa della ricostruzione è stato fatto; occorre, cioè, fare ancora il 40 per cento circa per arrivare a ricostituire le nostre ferrovie. Certo si potrebbe anche pensare e qualche economista potrebbe avanzare il dubbio, come del resto ha fatto l'onorevole Parri, se questo danaro speso per le Ferrovie dello Stato è proprio utile al 100 per cento. Non è facile rispondere a questa domanda — naturalmente — ma noi risponderemo da tecnici, dicendo che sarà utile proseguire nella ricostruzione con la medesima intensità, in dipendenza della influenza enorme che la ricostruzione ferroviaria ha nel riassetto generale del Paese, sia perchè rende possibile la ripresa ordinata e completa del traffico merci e viaggiatori, sia perchè un complesso di circa 200.000 lavoratori di tutti i rami delle attività produttive si aggiunge alla grande famiglia ferroviaria per trovare permanente occupazione. Dobbiamo, tuttavia, sempre frenare questo entusiasmo del tecnico e tener presente, in ogni istante, la dura realtà del rendimento economico.

Il Ministro Corbellini è un ottimista; anche io lo sono, ma un poco meno. Naturalmente,

questo ottimismo si deve forse al fatto che i tecnici hanno familiare nella loro mente il concetto sano dell'equilibrio sempre esistente tra materia ed energia nella realtà incomensurabile dell'universo. Però noi dobbiamo pensare anche che i fenomeni tecnico-economici in considerazione si sviluppano tra esseri viventi e la misteriosa cellula vivente non è sempre, almeno in un campo ristretto di spazio e di tempo, così perfetta, logica e generosa.

Una sola cosa desidero ancora dire. Quando, diversi anni fa, dovetti portare la voce delle Ferrovie dello Stato in diverse capitali dell'Europa, da Mosca a Lisbona, io ebbi allora il piacere e l'onore di dire a quelle popolazioni che le Ferrovie dello Stato italiano avevano conquistato un primato; primato che si concretava nel fatto di aver raggiunto la maggiore velocità che sia stata mai raggiunta nelle vie ferrate del mondo, cioè la velocità di 211 chilometri orari. Ora, io mi auguro, e penso di interpretare il pensiero di questa Alta Camera, che presto possa annunziarsi, fuori d'Italia, un altro primato. Ma già fin d'ora possiamo annunziare al mondo, con perfetta coscienza, che il ferroviere italiano ha raggiunto il primato del lavoro: egli ha rapidamente, con commovente spirito di umanità, portato la luce e la vita là dove esistevano le tenebre e la morte. (*Vivi applausi. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Tommasini.

TOMMASINI, relatore. Onorevoli colleghi, come avete visto, con una procedura forse inusitata, la relazione è stata fatta da me e dal professor Focaccia, perchè, quando ebbi l'onore di essere investito delle funzioni di relatore, volli onestamente dire che io sono un funzionario di carattere prettamente amministrativo e quindi chiesi ed ottenni la preziosa collaborazione tecnica del professor Focaccia. Ond'è che della relazione io rispondo in pieno solidariamente col prof. Focaccia e in particolare per quanto riflette la parte amministrativa.

Poco ho da dire invero perchè in fondo la relazione non credo abbia incontrato serie opposizioni. Debbo dire che in complesso quello che è stato osservato da molti colleghi è stato previsto. Certo sono d'accordo perfettamente con il collega onorevole Ferrari che, per

oblazioni e sussidi al personale, 27 milioni sono veramente pochi. E, nella mia qualità di dirigente di un ufficio del personale compartimentale periferico, forse quei pianti, quei lamenti, a cui ha alluso l'onorevole Ferrari, sono giunti più spesso direttamente al mio cuore, incapace di soddisfare i bisogni che li motivavano. Per la sorveglianza dei trasporti, sono d'accordo con l'onorevole Ferrari. Lei sa benissimo, onorevole Ferrari, che la posizione della Polizia è in corso di sistemazione e lei sa che la Polizia nella sua origine fu arruolata fra partigiani e combattenti. Ora è bene che sappia che la sistemazione in corso ha subito molte falcidie di coloro che erano stati per primi arruolati, in quanto purtroppo non sempre è riuscito agli interessati possibile (in seguito ad un maggiore e più preciso accertamento, necessario per una sistemazione a ruolo di questi agenti) non sempre, dicevo, è riuscito possibile agli interessati documentare la loro qualità di partigiani e combattenti; e voi sapete che questo corrisponde al vero. La sistemazione dei contrattisti; anche questo è oggetto del noto decreto. Io so che vi sono già le Commissioni centrali al lavoro e che il lavoro procede con celerità. Certo lei ha detto la cifra dei contrattisti e questo dimostra come la immatricolazione a ruolo di questi giovani indubbiamente fa perdere del tempo prezioso, tempo peraltro che non andrà a danno degli interessati, in quanto la decorrenza è fissata dal decreto legge citato da lei, onorevole Ferrari.

Piace a me qui, tra le richieste che ho sentito di miglioramento anche di ordine morale ai ferrovieri, citare le case. E qui nella nostra relazione noi abbiamo proprio parlato in modo specifico delle case economiche ed in conto patrimoniale per i ferrovieri, e non a caso abbiamo scritto che ci sono delle zone in cui l'Amministrazione è già proprietaria delle aree fabbricabili, non solo, ma, per esempio a Mestre, vi sono dei fabbricati che hanno già le fondazioni completate fino al livello terra. Io vorrei cogliere questa occasione, onorevole Ministro, per raccomandare alla vostra solerzia, al vostro interessamento, da ferroviere ai ferrovieri, un certo piano che è stato studiato proprio a cura dell'Amministrazione ferroviaria, per l'inserimento di un programma di costruzioni di

case nel piano Fanfani. Cioè le ferrovie hanno presentato un progetto organico, sul quale potrò richiamare l'attenzione in altra sede, il quale prevede, nel campo di quello che sarà il piano Fanfani (ne parleremo quando verrà in discussione il piano) un accantonamento del quoziente spettante ai 190 mila ferrovieri, per dire che il fondo che spetta a noi c'è, lo amministreremo da noi, avvalendoci della nostra attrezzatura tecnica.

Questo programma, in verità, egregi colleghi, risolverebbe forse in gran parte l'assegnazione della casa ai ferrovieri, perchè sappiamo che la mancanza della possibilità di disporre di alloggi è, in buona parte, la causa della impossibilità di una migliore utilizzazione del personale, data l'eccedenza che si sente soprattutto per il personale esecutivo. Nelle piccole stazioni, dove abbiamo una quantità di mano d'opera eccedente, non è possibile risolvere il problema con facilità, in quanto non si sa dove mandare questa povera gente. Gli esonerati, che oggi vanno via, secondo la legge, dovrebbero essere buttati sulla strada; e chi osa oggi dare lo sfratto ad un pensionato che abita una casa dei ferrovieri? Io espongo a lei questo problema perchè lo capisca il Collegio del Senato, perchè lei, onorevole Ministro, ha a cuore questo problema al pari di me, ma forse, se una forza propulsiva può venire dal Senato, io naturalmente sento che potrei esprimere la gratitudine dei ferrovieri.

Del trattamento economico, abbiamo parlato nella relazione, là dove diciamo: «Ma quando si parla del merito di questa classe di lavoratori bisogna non trascurarne il trattamento economico e noi vogliamo sperare che il Governo possa trovare al più presto la maniera di venire incontro alle richieste del personale ferroviario». Noi con questi accenni ci siamo riferiti ad un capitolo particolare del bilancio: alle competenze accessorie. Avete accennato ai duri sacrifici della vita ferroviaria. Ebbene, è vero; il personale ferroviario lavora in condizioni terribili talvolta. Chi è andato a Villa Patrizi, avrà avuto modo di vedere, brutto o bello che sia giudicato secondo i gusti, il monumento del Dazzi al ferroviere. Ebbene, il ferroviere, proprio quando infuriano gli elementi avversi dell'atmosfera, è

lì, sugli scambi e sulla locomotiva. Quando noi viaggiamo, sia pure male, e attraversiamo lo spazio, immaginate quelle due creature che sono su quella locomotiva a vapore, che affrontano tutti i cimenti, nebbia, neve e ghiaccio, tutto quello che volete, e finalmente, quando, arrivati, noi ce ne andiamo fuori della stazione con i nostri bagagli, voi vedete quei ferrovieri che, come a tastare il polso della loro creatura, ispezionano se i cuscinetti delle bielle hanno una temperatura che sia indice di febbre, ovvero una temperatura che sia garanzia e di salute e di sicurezza: questa è la vita del ferroviere!

Se l'onorevole Ministro vi dicesse quello che guadagna per ogni ora di lavoro per competenze accessorie la parte del personale di macchina, sulla Venezia-Milano, forse il Senato direbbe: «Ma non è giusto! Diamo di più!», senza distinzione di partito e di categoria. Questo noi vogliamo dire. In altra parte l'onorevole collega ha parlato anche del problema degli esonerati politici. Onorevole Ferrari, avrei potuto dire due parole l'altra sera quando si è discussa la interpellanza, ma non le ho dette. È vero che le pratiche degli esonerati vanno a rilento, ma la colpa dove è? È forse nelle pastoie burocratiche o non è forse nell'eccessivo numero di domande che abbiamo avuto di esonerati politici? Onorevole Ferrari, ho presieduto a Venezia la Commissione paritetica compartimentale e vi assicuro che tra le domande che si sono avute ci sono quelle che sono state presentate da autentici esonerati politici, ma ci sono anche moltissime domande presentate da esonerati non certo per ragioni politiche e financo da condannati per reati comuni, dal furto alla violenza carnale. Dopo il 25 aprile non abbiamo più trovato in Italia un solo fascista, ma 45 milioni di antifascisti. Questa è la verità vera! Di qui la necessità di istruire attentamente tutte le pratiche, necessità che ha portato a quello che può sembrare un perditempo. L'interpellanza presentata dall'onorevole Terracini è stata opportuna occasione per il Ministro dei trasporti di precisare alcuni elementi del problema.

Onorevole Ferrari, per quanto riflette l'Ente autotrasporti merci, io ho qui il decreto che porta la sua firma e qui mi riferisco anche a quanto ha detto l'onorevole Ruini, che mi

onoro di ascoltare come maestro e sempre con grande riverenza. È scritto nel decreto che provvede « alla razionale distribuzione del carburante, dei lubrificanti e dei pneumatici nei confronti degli autoveicoli di cui al successivo articolo 4 . . . » e all'articolo 4 si dice: « tutti i proprietari e detentori, a qualunque titolo, di autoveicoli adibiti al trasporto di cose sono tenuti annualmente a denunciare all'Ente i medesimi, secondo le norme che verranno all'uopo stabilite dal Ministero dei trasporti ». All'articolo 5, poi, si dice che « per sopperire alle proprie spese l'Ente percepisce:

« a) all'atto stesso della denuncia annuale, di cui al precedente articolo 4, un apposito diritto di statistica nella misura che sarà determinata dal Ministro dei trasporti;

« b) all'atto della distribuzione un contributo in relazione ai trasporti ed ai servizi effettuabili col carburante assegnato, contributo da corrispondersi secondo le istruzioni e nella misura che saranno stabilite con decreto del Ministro per i trasporti;

« c) il rimborso delle spese sostenute in relazione ai compiti di cui al comma 2° dell'articolo 3 ».

Ora chiedo agli onorevoli colleghi: questo decreto, che porta la data del 19 luglio 1946, ha ancora ragione di sussistere? E, ve lo dice un funzionario burocratico, ha ragione ancora di sussistere nel 1948? Per parte mia, sono nettamente contrario e confermo il voto contrario dato nella nostra relazione.

Molto si potrebbe dire per gli appalti e per gli approvvigionamenti. Ma su questo risponderà direttamente l'onorevole Ministro. E volgo alla fine.

Dice l'onorevole Ferrari che è stato il primo a dare il meritato elogio ai ferrovieri, che il suo è il più cosciente e il più affettuoso saluto perchè non si parte da quella famiglia senza il dolore del distacco.

Così ha parlato l'onorevole Priolo, così ha parlato l'onorevole Macrelli, così l'onorevole Genco e gli altri. Consentite a me, in questo momento, in funzione, degnamente o no, di relatore, ma anche in funzione di ferroviere che ha percorso tutta la scala della carriera dall'aiutante applicato di un deposito locomotive fino a quel modesto grado al quale sono arrivato, consentite a me di dire grazie a voi

del meritato elogio che avete voluto tributare ai ferrovieri, grazie a voi della vostra comprensione.

Ma lasciate a me il dovere di dire una parola di lode anche da questo banco, una parola di elogio ai miei fratelli lavoratori. Avete parlato di quello che hanno fatto i ferrovieri per la ricostruzione ed io vi dico che, nel quadro generale della ricostruzione, quello che hanno fatto le ferrovie e i ferrovieri rappresenta forse il termometro di fronte all'estero di quel che si è fatto in Italia nel campo della ricostruzione.

Ma ora che abbiamo ricordato quel che i ferrovieri hanno fatto e sempre faranno — come invoco nella chiusa della mia modesta relazione — per la ricostruzione, ricordiamo anche quel che hanno fatto prima della liberazione, durante il periodo della guerra. Io, che appartengo al compartimento di Venezia, forse un giorno scriverò qualche articolo su quel che hanno fatto i ferrovieri del Veneto a favore dei perseguitati dai nazisti. I ferrovieri veneti, quando i tedeschi scaricavano dalle tradotte i prigionieri italiani provenienti dalla Grecia e dalla Jugoslavia, hanno dato le loro divise a questi prigionieri, affinché potessero fuggire per raggiungere le loro case. Nessun ferroviere alla fine della guerra aveva più il berretto, perchè l'aveva dato al fratello combattente per evitargli la triste sorte del campo di concentramento in Germania. Non dimentichiamo le presunte inventate avarie delle locomotive che facevano fermare i treni in mezzo alla campagna per dar modo ai prigionieri di sfuggire agli aguzzini.

Permettete ora, onorevoli colleghi, che io, spinto dalla grande passione che ho per la classe dei ferrovieri a cui appartengo — io, prima che senatore, mi sento ferroviere — ricordi i nomi di alcuni di essi caduti nel periodo della lotta della liberazione. Quando sento parlare di caduti io provo un certo timore, perchè non so se noi, che tante volte li ricordiamo, siamo degni del loro sacrificio.

Ma lasciate che da questo banco io ricordi pochi nomi: il nome dell'ing. Meloni, fratello di un ufficiale di stato maggiore, mio compagno di prigionia, che nell'agosto del 1944 moriva nel campo di concentramento di Dakau colpevole solo di aver lavorato per il bene della

Nazione; dell'ing. Rizzi; del capostazione Favretti Pietro, mio compagno di concorso, trucidato il 7 luglio 1944 perchè reo « di aver allevato dei figli antifascisti ». A questa corona lasciate che aggiunga il nome del capo stazione Massaini, che moriva durante il bombardamento di Mestre del 6 ottobre 1943, perchè dopo una prima ondata era corso al salvataggio dei feriti. Per lui, che è caduto per compiere questa opera pietosa, io ho dettato una motivazione per una decorazione al valore civile e mi dispiace dover constatare che ancora oggi, nel 1948, questa decorazione non è stata concessa. Questi pochi che ho citato e tutti gli altri sono caduti per un'idea che noi, a qualunque settore apparteniamo, dobbiamo riconoscere. Erano operai, non divisi da ideologie politiche e nemmeno da concezioni sindacali, ma che avevano per unico fine il bene supremo della Patria. (*Applausi vivissimi*).

Presidenza del Presidente BONOMI

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

CORBELLINI, Ministro dei trasporti. Onorevoli senatori, alla discussione svoltasi alla Camera dei deputati il 23 settembre scorso segue questa del Senato altrettanto elevata ed esauriente. Io vi ringrazio per il contributo positivo apportato dai vostri suggerimenti, di cui terrò il massimo conto. In particolare debbo essere grato ai relatori della 7^a Commissione permanente per il profondo esame del bilancio preventivo del Ministero cui ho l'onore di presiedere; soprattutto perchè ho rilevato nella loro relazione il chiaro influsso della critica costruttiva di personalità competenti, come quella di un collega che è titolare dell'Istituto di elettrotecnica dell'Università di Roma e di un altro collega, appassionato cultore della tecnica e della amministrazione dei trasporti su rotaia, ai quali ha dedicato la sua lunga attività di ferroviere, e che è stato anche per lunghi anni mio diretto collaboratore.

Risponderò gradualmente ai quesiti che mi sono stati posti, seguendo lo stesso schema della relazione. Durante questa mia esposizione cercherò anche di rispondere ai singoli oratori,

che sono intervenuti autorevolmente nella discussione.

I relatori hanno in primo luogo messo in rilievo lo sforzo economico e tecnico della ricostruzione ferroviaria, e sono loro grato di aver chiaramente ribadito il concetto che occorre proseguire alacramente nell'opera intrapresa, anche perchè ormai, avvicinandosi l'Anno Santo, saremo chiamati a mostrare agli stranieri, accorrenti a Roma da tutto il mondo civile, che in Italia si sono ripristinate le comunicazioni ferroviarie in modo degno di un popolo che è ansioso di risalire rapidamente il lungo e faticoso cammino della propria ricostruzione economica e sociale.

Confermo subito agli onorevoli relatori quanto già ho detto alla Camera dei deputati: e cioè che il Governo riconosce la necessità della istituzione del Consiglio superiore dei trasporti: il voto, ormai espresso da entrambi i rami del Parlamento, inteso a sollecitare la sua formazione, verrà quanto prima esaudito con la presentazione di un apposito disegno di legge.

Qui voglio rassicurare l'onorevole Parri, col dirgli che nello schema di decreto noi ci studiamo di ottenere il coordinamento di tutti i servizi inerenti ai trasporti, in quanto prevediamo di comprendere nel Consiglio le rappresentanze di tutte le attività connesse coi trasporti terrestri, aerei e marittimi. Infatti non si può parlare di un Consiglio dei trasporti che abbia una visione completa delle necessità del coordinamento dei traffici, se non le esamina nell'insieme globale e sintetico che tutti i trasporti debbono avere. In questo senso credo di poter rispondere anche all'ex Ministro Ferrari, al quale mando un cordiale, affettuoso ringraziamento per la sua profonda discussione sul nostro bilancio, che mi ricollega con il pensiero al lavoro che con molta passione ed entusiasmo ho fatto per più di un anno alle sue dipendenze. Voglio ringraziarlo anche di fronte al Senato per la stima e la fiducia che fino da allora egli mi ha voluto concedere e che mi ha più volte apertamente espresso. Debbo rispondere in modo preciso alle considerazioni tecniche ed economiche che i relatori mi hanno fatto. Siccome sono domande di fondo e di larga portata sento la necessità di essere esauriente, perchè le domande stesse coinvolgono

direttive importanti che è bene siano chiaramente espresse.

Mi si chiede quali sono i criteri che seguiremo per ridurre le spese di esercizio delle ferrovie dello Stato. Ho già più volte affermato in relazioni e discorsi di carattere eminentemente tecnico, che la riduzione delle spese di esercizio non può essere che un'immediata conseguenza dei miglioramenti tecnici della Azienda.

Non è possibile pensare che una grande azienda di trasporti ancora nel pieno sviluppo della sua ricostruzione possa venire esercitata economicamente. Soltanto quando i mezzi strumentali dell'Azienda stessa saranno ritornati tecnicamente efficienti, si potrà ottenere un'organizzazione razionale dei servizi, con diminuzione effettiva delle spese di esercizio. Ed è qui che io chiedo ai senatori Mancini e Genco tutta la loro comprensione per le critiche che hanno fatto sulle difficoltà e disagi che si riscontrano ancora nei servizi ferroviari.

Onorevoli colleghi, dovete ricordare che, per completare la ricostruzione di un'azienda che ha avuto delle distruzioni per circa 700 miliardi di lire, abbiamo da spendere altri 400 miliardi circa. Evidentemente in queste condizioni siamo ancora ben lontani dalla normalità. Nel fare le vostre critiche dimenticate lo sforzo che rimane da compiere; e se già si ha un miglioramento rispetto all'immediato passato, occorre avere pazienza perchè non siamo ancora arrivati alla metà. Essa non è vicina: abbiamo fatto, sì, il 60 per cento del nostro lavoro, ma tanto ancora ce n'è da fare, soprattutto nei riguardi di un maggior conforto del viaggio e della rapidità delle comunicazioni.

Alle critiche mosse sul problema della riparazione del materiale rotabile tra l'Italia settentrionale e l'Italia meridionale debbo ripetere quanto ho già detto alla Camera dei deputati. La mancanza di carrozze viaggiatori è stata sempre una nostra preoccupazione vivissima. Una delle difficoltà più gravi è che nell'Italia meridionale non avevamo a sufficienza officine di riparazione per materiale rotabile. Quando una carrozza si guasta a Paola, sui treni che stanno a cuore al senatore Mancini, bisogna mandarla a riparare a Napoli o a Firenze o a Voghera. Abbiamo cercato di rimediare rapidamente a questa

deficienza con la costruzione o il potenziamento delle nuove officine di riparazione a Napoli e a Foggia. Occorre avere comprensione e attendere che il nostro sforzo possa venire ultimato.

Col proseguire del lavoro di ricostruzione sia degli impianti che del materiale rotabile, le spese di esercizio, in linea assoluta e cioè riferite ad un eguale potere d'acquisto della lira, sono già di fatto apprezzabilmente diminuite. Non voglio fare lunghe elencazioni dimostrative. Soltanto vi cito un elemento che influisce decisamente su tali spese: quello dell'impiego del personale. Al marzo del 1947, cioè un mese e mezzo prima che assumessi la responsabilità del Dicastero dei trasporti, il personale delle ferrovie dello Stato era di 196.103 agenti. Esso si è ridotto in questo mese a 190.130, con una diminuzione di circa 6 mila unità. Per contrapposto il traffico è salito da Km./ treno 8.300.000 a Km./ treno 13 milioni circa alle stesse epoche. Pertanto, al fortissimo aumento del traffico, che è stato di oltre il 55 per cento in un anno e mezzo, ha fatto riscontro una diminuzione, anche piccola, del personale. Questo risultato vi dice in modo evidente quale influenza possa avere la ricostruzione nella riorganizzazione tecnica della Azienda e nella utilizzazione del personale.

Nella relazione si è rilevato che vi è un aumento rispetto all'anteguerra nella misura del 123,6 per cento sulle spese di energia e sulle spese di combustibili liquidi e solidi. Anche l'ing. Ferrari ha messo in evidenza tale elevata percentuale. È vero ma vorrei pregare i relatori di non riferirsi soltanto alle spese, perchè su di esse influiscono elementi non facilmente scindibili, e cioè il costo dei combustibili variabile anche per ragioni non strettamente economiche, la cattiva utilizzazione delle macchine e l'entità e la proporzione del traffico svolto coi diversi sistemi di trazione elettrica, a vapore, a combustione interna.

Gli Alleati ci avevano imposto, ad esempio, di far servizio con locomotive a vapore che bruciavano nafta, la quale costa 29 mila lire alla tonnellata. Mentre il rendimento delle macchine stesse si eleva nel rapporto dei calori specifici della nafta rispetto al carbone, il prezzo si eleva in misura molto maggiore, annullando quindi il vantaggio tecnico del-

l'impiego della nafta: onde ne seguiva una spesa notevole che doveva eliminarsi. A mio avviso, la nafta deve essere bruciata non nei forni delle locomotive, ma nei cilindri dei motori Diesel. Solo per ragioni di semplificazione logistica gli Alleati bruciavano nafta nelle locomotive a vapore, prescindendo da questioni strettamente economiche.

Se riferiamo i nostri confronti ai consumi effettivi di combustibile delle locomotive, troviamo che, per l'unità di lavoro convenzionale che noi sempre prendiamo per base nelle nostre determinazioni statistiche (e cioè la etto-tonn./Km. virtuale di treno completo) si consumavano 3,2 chilogrammi di carbone nel 1938. Oggi se ne consumano 4,3; quindi l'aumento del consumo è del 34 %, che è sempre elevato, ma non quanto è detto nella relazione.

Altrettanto si può dire dell'energia elettrica che per la stessa unità convenzionale di lavoro da 2,3 chilovattore è salita a 2,7 con un aumento del 17 %. Le ragioni di tali aumenti sono soprattutto da ricercarsi nella non razionale organizzazione, perchè durante questo periodo della ricostruzione le locomotive sono male utilizzate, sostano col fuoco acceso frequentemente e consumano molto più di quello che dovrebbero; c'è in definitiva tutto un insieme che porta fatalmente ad un aumento di consumo: ad esempio la mancanza di stimolo nel personale all'economia di carbone o di energia elettrica.

Inoltre non tutti i carboni sono atti a bruciare economicamente nelle locomotive. L'onorevole Ferrari mi ha domandato informazioni sull'uso del carbone polacco. Ora, il carbone polacco che viene importato in Italia come scambio con prodotti automobilistici, è un carbone a lunga fiamma che brucia male nei forni delle locomotive; se ne accorgono i viaggiatori molestati dal fumo denso ed untuoso quando viaggiano su linee di montagna e percorrono lunghe gallerie. Da vecchia data abbiamo sempre consumato carbone da vapore di grossa pezzatura del tipo Cardiff, anche se proveniente dai bacini della Rhur. Il carbone polacco è un carbone con elevato tenore di materie volatili, e quindi non adatto ai forni a intensa combustione come quelli delle locomotive. Quando importeremo totalmente carbone scelto dei tipi più idonei ai nostri usi diminuiremo anche i consumi.

Inoltre dovremo meglio organizzare l'impiego delle locomotive, istituire i premi di economia per il personale di macchina, un efficace controllo delle prestazioni delle locomotive e della buona utilizzazione di esse con treni adeguatamente pesanti che ne sfruttino intieramente la potenza. Tutto ciò apporgerà sicuramente riduzioni di spesa, in modo da poter affrontare gradualmente un aumento di traffico, e quindi avere introiti maggiori senza avere un proporzionale aumento delle spese vive di esercizio. Assicuro dunque tanto il relatore che l'ing. Ferrari che il problema è attentamente seguito e che si fa ogni sforzo per ridurre tutti i consumi, siano essi richiesti dall'esercizio dei treni o da altre ragioni tecniche o amministrative. Gli sperperi debbono essere e saranno eliminati gradualmente.

Ma altre domande mi vengono fatte dai relatori e sono tutte molto importanti.

Nella prima di esse si richiedono quali siano i criteri direttivi per il completamento della ricostruzione ferroviaria, nella considerazione che la popolazione si è incrementata dal 1938 ad oggi del 10 per cento circa e sono parzialmente cambiate le correnti di traffico; che è modificato fortemente il rapporto fra il traffico dei viaggiatori e quello delle merci; che appare, insomma, notevolmente cambiato tutto l'orientamento generale italiano ed europeo dei trasporti su rotaie di grandi masse di viaggiatori e di merci, specialmente sui lunghi percorsi.

Per fornire agli onorevoli relatori una risposta esauriente alla loro domanda dovrei attardarmi in una lunga dissertazione di tecnica e di economia dei trasporti. Io credo che, data l'ora inoltrata, non sia il caso di farlo anche per non entrare in dettagli tecnici troppo specifici su un argomento che, come questo, è veramente sostanziale e tocca tutti i problemi della ricostruzione ferroviaria interna ed europea, coinvolgendo nel tempo stesso anche le direttive della politica economica del Paese, dello sviluppo delle sue industrie, dello sbocco nuovo o riaperto dei suoi tradizionali mercati stranieri.

Il senatore Merzagora nella sua relazione al bilancio del Ministero cui presiede ci ha dato una chiara visione dell'entità di questi fenomeni di economia internazionale che influiscono direttamente sull'economia dei tra-

sporti. Vi faccio un esempio. Se trasportiamo per via terra, attraverso le Alpi, il carbone proveniente dalla Polonia di cui parlavamo poc'anzi, dobbiamo svolgere in Italia un traffico di ripartizione del carbone stesso che è ben diverso da quello che si verifica quando lo trasportiamo invece per via mare da Rotterdam o da Cardiff fino ai porti di Genova o di Napoli. Quindi, se ci riferiamo alla situazione attuale dei traffici merci dominata dalle importazioni americane, dobbiamo pensare ad una economia che non è ancora stabilizzata.

Tuttavia fin da questo momento possiamo decidere che gli impianti ferroviari necessari ai grandi trasporti e di grandi masse debbono venire non solo ultimati, ma anche potenziati. Sta di fatto però che, malgrado le incertezze dell'orientamento futuro dell'economia dei trasporti terrestri italiani ed europei, abbiamo già seguita e seguiamo nella nostra ricostruzione una linea di condotta sicura.

Difatti nell'E. R. P. a lunga scadenza abbiamo previsto di incrementare la potenzialità di quelle linee ed impianti che nel 1938 erano maggiormente saturi di traffico. Parlo sempre della grande rete, perchè della minore viabilità ferroviaria parleremo dopo.

Raddoppieremo le linee importanti ancora a semplice binario, dopo averle elettrificate; poi le doteremo di sistemi moderni di segnalazione e di blocco in modo da aumentare le possibilità di circolazione dei treni; miglioreremo ed amplieremo anche i grandi scali di raccolta e smistamento dei treni. Cosicché, a ricostruzione ferroviaria ultimata, avremo reso più omogeneo e più rispondente ai reali bisogni dell'economia dei trasporti delle zone servite il complesso della grande rete ferroviaria italiana.

In particolare le linee acclivi esercitate ancora a vapore ed a semplice binario delle regioni economicamente più depresse, specialmente dell'Italia meridionale, hanno formato oggetto della nostra attenzione. E qui mi sento in dovere di rispondere, come del resto ho già fatto alla Camera dei deputati, alle domande che mi hanno rivolto il senatore Salomone e il senatore Mancini per le linee della Calabria; il senatore Rocco per quelle della Lucania e il senatore Sanna Randaccio per quelle della Sardegna.

Noi dobbiamo, nel campo delle linee a scarso traffico ma di importanza locale o nazionale indiscussa, cercare di valorizzare soprattutto quelle comunicazioni che se fossero soppresse non potrebbero essere sostituite con mezzi di trasporto ugualmente efficienti. Noi dovremo, cioè, pensare di abolire le ferrovie esistenti e non redditizie soltanto quando la loro abolizione e la contemporanea sostituzione con un servizio automobilistico o filoviario porti a un miglioramento e non a un peggioramento dei servizi preesistenti. Questa è la direttiva che noi seguiamo e alla quale ispireremo tutta la nostra politica dei trasporti, proponendo gli opportuni provvedimenti legislativi necessari per attuare il nostro lavoro di rimodernamento e di ricostruzione delle comunicazioni terrestri su rotaia e su strada. Ho già reso noto queste nostre direttive alla Camera dei deputati ed ho già riferito anche sui programmi di potenziamento delle linee principali come, ad esempio, quelle della Sicilia. Accennerò, in aggiunta a tali comunicazioni, che abbiamo in programma anche la elettrificazione della linea Ancona-Brindisi e Lecce. Anzi nel programma stesso - per tranquillizzare i signori senatori della Puglia - abbiamo previsto la elettrificazione a sbalzo da Bari a Taranto per entrambe le vie, quella da Gioia del Colle e quella da Brindisi. Sistememo anche la Metaponto-Reggio, che è stata tanto appassionatamente difesa dall'onorevole Priolo. Su tale linea vi sono più di novanta travate metalliche attraversanti le malfide fumarie che sono troppo deboli per sopportare i nostri potenti locomotori elettrici.

Onorevoli colleghi, permettetemi che, come ingegnere, apra una parentesi. È facile dire: rafforziamo quei ponti. Ricordatevi i disastri per improvvisi alluvioni di Badolato e di Soverato, dove i ponti furono asportati dall'acqua in pochi minuti, e tutte le interruzioni che ogni anno le alluvioni stesse provocano su quella linea. Prima di poter sistemare in modo stabile la ferrovia litoranea ionica, occorre rimboschire i bacini montani da cui le fumarie hanno origine, imbrigliare il corso delle acque, dirigerle correggendone il percorso. La sistemazione montana è una necessità che si impone prima di poter sistemare a valle o in

riva al mare le opere civili delle strade e della ferrovia. Ho più volte sostenuto, parlando con l'amico Segni ed al Consiglio dei Ministri, questa necessità di programmazione e coordinamento dei lavori, per poter ottenere impianti stabili e razionalmente costruiti. E posso assicurare che si provvederà anche in questo settore. Però è bene dire subito che occorreranno molti anni di lavoro prima di avere risultati concreti.

In considerazione di ciò, si deve ancora attendere la sistemazione dei bacini montani per poter sostituire le vecchie travate metalliche e di conseguenza le altrettanto vecchie e logore locomotive che, come il senatore Priolo ha detto, fanno ancora servizio su quelle linee così come lo facevano trenta anni or sono. Perciò occorre pensare ad una sistemazione di carattere contingente che possa attuarsi rapidamente in attesa della realizzazione del programma definitivo.

Come diceva al senatore Priolo, fino dai primi giorni in cui ho avuto il piacere di parlarne con lui a Firenze, or sono quasi due anni e mezzo, misi allo studio alcune apposite locomotive Diesel che possano transitare sulle rotaie leggere della linea e sui deboli ponti in ferro di cui abbiamo parlato, ma che risultino ugualmente potenti e veloci e soprattutto atte al servizio del valico tra Crotone e Cutro esistente sulla linea. Il progetto è ormai quasi ultimato. Ed io spero di passare l'ordinazione di tali locomotive in breve tempo per poter essere in grado di fare con esse i servizi dei treni pesanti; mentre quelli viaggiatori, specialmente diurni, saranno attuati assai prima con moderne automotrici termiche per il servizio di tutta la linea Jonica da Taranto a Metaponto e fino a Reggio Calabria. Anzi, questo servizio viaggiatori potrà attuarsi assai prima di quello con locomotive a combustione interna.

Nei riguardi dei tipi di materiale rotabile impiegato, debbo dire che, a ricostruzione compiuta, la rete delle ferrovie dello Stato risponderà pienamente alle esigenze del traffico che si prevede. E qui per non scendere in dettagli specifici per ogni linea, che interesserebbero ognuno di voi per il settore di cui si occupa, ma che mi richiederebbe una troppo lunga esposizione, mi limito ad indicarvi soltanto che noi seguiremo

questi criteri direttivi: tutte le linee a grande traffico saranno elettrificate, mentre le linee secondarie afferenti ad esse verranno invece motorizzate con servizi viaggiatori veloci a mezzo di automotrici termiche. In alcuni casi particolari, come in quello delle linee secondarie della Sicilia, dove non ci sono strade che possano sostituire le linee ferroviarie, i servizi saranno migliorati con la imminente utilizzazione di nuove automotrici sui tratti a dentiera. Esse marceranno a semplice aderenza e dimezzeranno i tempi attuali di percorso. Ho avuto proprio in questi giorni notizia dalla Fiat che le prime automotrici sperimentali saranno pronte alla fine dell'anno, o al massimo ai primi di gennaio venturo.

Mi si domandano i programmi per le nuove costruzioni ed i miglioramenti più importanti. Permettete ancora una parentesi di natura tecnica. Posso subito affermare che il nostro complesso di ingegneri e di studiosi segue attentamente i progressi ottenuti in tutte le parti del mondo nel campo delle costruzioni ferroviarie. Abbiamo previsto, e ci siamo impegnati anche in campo internazionale, di applicare entro quest'anno il freno continuo ad aria compressa ai carri merci utilizzabili promiscuamente coi freni di altro tipo europeo. Potremo così formare treni-derrate da Catania a Modane, a Parigi, oppure a Brennero e a Berlino con velocità di treni viaggiatori direttissimi. Come ho già detto alla Camera dei deputati, potremo raggiungere coi treni merci-derrate velocità di marcia di chilometri 100 all'ora, con il massimo di 120 chilometri all'ora. Con lo stesso tempo con cui oggi raggiungiamo Parigi, arriveremo per esempio a Londra attraverso la Manica con *ferry-boats*. Questo è un programma che sarà sicuramente attuato fra non molto tempo. (*Applausi*). Si potrà anche aumentare la sicurezza dei treni e si potranno risparmiare nel giro di pochi anni circa 8 mila frenatori.

Oggi il frenatore è proprio il paria delle ferrovie, esposto al freddo, al vento, al gelo, nelle mal protette garitte dei carri dei treni merci. Ha ben detto il senatore Tommasini che questo lavoro è duro e per di più è pagato anche male. La tecnica farà in modo che i freni verranno comandati automaticamente anche per treni merci lunghi un chilometro, come

saranno i treni previsti nei nostri programmi di ricostruzione. Nelle nuove carrozze viaggiatori di classe, adotteremo l'illuminazione a fluorescenza con generatrice autonoma; nei nuovi elettrotreni già in costruzione miglioreremo il condizionamento dell'aria con apparecchi al Freon. Fin da questo inverno, applicheremo per esperimento il riscaldamento elettrico indipendente e regolabile ad ogni vettura viaggiatori su qualche treno della linea Roma-Milano. Faremo l'esperimento in questa linea e non in altre, perchè effettivamente l'energia elettrica per il riscaldamento fa aumentare i consumi, che divengono del 30 per cento superiori di quelli necessari per la trazione del treno; e quindi non possiamo attuare subito il riscaldamento elettrico nelle zone ancora povere di energia, come possono essere quelle dell'Italia meridionale, se non quando sarà risolto tutto il problema degli impianti di produzione della energia elettrica in Italia e realizzata la grande linea primaria di distribuzione che dall'Italia del nord porterà energia fino in Sicilia o viceversa, attuando i necessari interscambi occasionali o stagionali. Attraverso lo stretto di Messina passerà allora la più grande campata d'Europa, di 5 chilometri circa, della linea primaria dorsale, con la quale potremo equilibrare i carichi delle singole regioni ed essere più liberi di attingere l'energia per i consumi ferroviari.

CINGOLANI. State attenti all'aviazione con quelle campate.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Le campate saranno segnalate come prescritto per essere visibili anche dall'alto. Il blocco automatico a correnti codificate che attueremo su alcuni tratti sperimentali di linee a forte traffico ci consentirà di realizzare la marcia strumentale dei treni, con la ripetizione dei segnali nella cabina del guidatore della locomotiva. L'aumento della sicurezza e della regolarità di marcia dei treni risulterà notevole. È stato sollevato un'altro problema di ordine squisitamente tecnico, ma che ha naturalmente anche una grande importanza economica. I relatori mi hanno fatto questa domanda: quali sono i nostri programmi per l'unificazione dei tre sistemi di elettrificazione in atto esistenti sulle ferrovie dello Stato?

Consentitemi, onorevoli colleghi, che qui ricordi che già nel lontano 1928, al congresso di Genova dell'Associazione elettrotecnica italiana, io mi schierai apertamente contro i trifasisti e i monofasisti e fui tra i fautori della trazione elettrica a corrente continua a 3 chilovolt. Sono lieto di poter constatare, dopo 20 anni di ininterrotta esperienza, che la nostra trazione elettrica a corrente continua ad alta tensione si è affermata ed oggi è additata come esempio ai tecnici ferroviari stranieri. Essa non è inferiore agli altri sistemi adottati all'estero.

Ritengo per questo che all'abolizione già in atto della terza rotaia sulle linee varesine — e questo interessa gli onorevoli senatori della Lombardia — specialmente per le linee della Valtellina e quindi anche per le comunicazioni con Bergamo — debba gradualmente seguire la trasformazione della corrente trifase del sistema ligure-piemontese pure in trazione a corrente continua. Già la corrente continua è arrivata, per mio diretto intervento, da Roma a Genova Brignole. Come ho già detto al convegno degli elettrotecnici di Genova della fine del settembre passato, mi auguro che nel programma quadriennale di ricostruzione dell'E. R. P. si possa prevedere la spesa per fare il balzo coraggioso della corrente continua da Genova fino a Torino ed a Voghera, in modo che il nuovo materiale elettrico in costruzione venga finalmente impiegato anche nel triangolo Torino-Genova-Milano; perchè soprattutto i collegamenti tra Torino e Roma e tra Genova e Milano ne vengano avvantaggiati sia per rapidità dei trasporti che per conforto del viaggio. Oggi la vetustà dell'ormai sorpassato sistema trifase, che ha avuto cinquanta anni di vita gloriosa, lascia Torino quasi isolata dai progressi tecnici ferroviari in larga applicazione sulle altre grandi linee elettrificate della rete di Stato che collegano Domodossola a Reggio Calabria.

Queste ragioni di ordine tecnico devono essere tenute presenti dagli onorevoli senatori quando si lamentano, purtroppo, della scarsità e della deficienza dei mezzi di comunicazione tra Torino e Roma o tra Torino e Milano e Genova. Il programma delle nuove elettrificazioni e della unificazione del sistema, eliminerà questo grave inconveniente.

I relatori hanno già notato che la trasformazione della corrente trifase in corrente continua apporterà una economia dei consumi di energia dell'ordine del 12-15 per cento. Io posso aggiungere che tale economia aumenterà sicuramente quando potremo attuare estensivamente il ricupero della energia sulle locomotive elettriche a corrente continua delle linee di valico già in esperimento parziale su alcune macchine all'uopo modificate. Ed allora, anche gli stanziamenti necessari per la trasformazione troveranno il corrispettivo servizio dei capitali impiegati, perchè avremo una ulteriore diminuzione delle spese di esercizio e quindi una diminuzione del disavanzo.

Alla domanda fattami sul tipo di sistema da adottarsi per la elettrificazione della Sicilia, rispondo subito che abbiamo già deciso di estendere nell'isola il nostro sistema italiano a corrente continua ad alta tensione. Non ci siamo sentiti in grado di effettuare nuove applicazioni sperimentali, anche se il sistema monofase a frequenza ferroviaria si è affermato ed esteso nel centro Europa. Il monofase a frequenza industriale non è ancora uscito dalla prima fase sperimentale. Noi dobbiamo ricercare le massime economie soprattutto nell'unificazione dei mezzi di esercizio e non tentare, anche in una parte isolata della rete un nuovo indirizzo di cui non si conoscono ancora i risultati definitivi. Le locomotive a corrente continua per la Sicilia sono già state ordinate e vi sarà intercambiabilità di esse con quelle della grande rete peninsulare e i servizi, le riparazioni, le utilizzazioni verranno per questo automaticamente migliorati.

Il prof. Focaccia pensi che la corrente monofase a frequenza ferroviaria costituirebbe un grave onere per la Sicilia, dove avremo più che altrove necessità degli interscambi di energia tra la rete ferroviaria e quella civile e della riduzione degli impianti che invece aumenterebbero per la necessità della trasformazione della frequenza. Ricordi anche, onorevole Focaccia, che in Francia si è ricostruita la rete elettrificata, ma i colleghi francesi non hanno pensato di aumentare la precedente tensione di 1.500 Volts della propria grande rete a corrente continua.

Rispondo anche al relatore che per la tensione di esercizio delle metropolitane vi sono difficoltà tecniche del tutto caratteristiche.

Dato il particolare traffico urbano di grandi masse di viaggiatori delle metropolitane, ho studiato a lungo ogni aspetto del problema. La grande importanza di esso mi ha deciso a rominare una Commissione dei più autorevoli tecnici italiani di trazione elettrica. Commissione da me personalmente presieduta, per la scelta della tensione da adottare. Non voglio qui dilungarmi sulle discussioni profonde e molto interessanti sostenute in quella sede e che formeranno forse oggetto di interesse internazionale. Ma posso annunciarvi con soddisfazione che abbiamo, proprio pochi giorni fa, deliberato di adottare la corrente continua a 1.500 Volts. È questo un passo ardito perchè ancora in America, in Europa ed in Australia si adottano tensioni minori anche per le nuove costruzioni in corso di metropolitane di grandi città. Ma l'elettrotecnica italiana non verrà meno alle sue brillanti tradizioni. Noi potremo attuare l'esercizio della corrente a 1.500 Volts, per la prima volta nella metropolitana di Roma, e desteremo sicuramente, con la nostra applicazione, l'interesse dei tecnici di tutto il mondo. Io mi auguro che ciò avvenga prima dell'inizio dell'Anno Santo, cioè contemporaneamente, o quasi, all'inaugurazione della nuova stazione di Roma già in alacre costruzione.

Ed in ultimo mi si domanda il parere sul ricupero integrale dell'energia. Tale problema può influire sugli indirizzi futuri delle industrie elettromeccaniche italiane per i nuovi orizzonti che può aprire alla trazione ferroviaria. Ed è per questo che ritengo necessario accennare alla sua importanza.

Il collega Focaccia sa che su tale problema espressi già da anni il mio pensiero. Ritengo pertanto che quanto ho scritto al riguardo più volte in riviste tecniche possa ancora oggi rimanere inalterato. Sono d'avviso che il ricupero integrale deve considerarsi un problema più di sicurezza e regolarità d'esercizio che di vera e propria economia dell'energia motrice non più dissipata in resistenze ohmiche o trasformata in calore per attrito dei ceppi del freno. La eliminazione dei consumi reostatici ed il ricupero della forza viva del moto ritardato delle frenature, per quanto di entità notevole nei servizi a frequenti fermate, spesso non compensa le spese per il più costoso mate-

riale elettrico rotante e per la sua manutenzione ordinaria e straordinaria.

Comunque il problema viene attentamente seguito dai tecnici delle ferrovie dello Stato. L'esperimento molto interessante, che si realizza per la prima volta alla tensione dei 3.000 Volts e che noi facciamo in Italia per merito del prof. Pestarini, con le locomotive di manovra dotate della sua metadinamo, ci darà delle direttive importanti per i futuri sviluppi dell'applicazione del ricupero integrale a corrente continua nella trazione elettrica con servizi a frequenti fermate. Mi spiace solo che l'esperimento sia proseguito lentamente, da quando il prof. Pestarini ha lasciato definitivamente l'Italia per divenire cittadino degli Stati Uniti d'America. Ma esso sarà da noi completato anche senza il suo diretto ed autorevole consiglio. Mi spiace ancora di constatare che i nostri migliori ingegni perdono la cittadinanza italiana per dedicare la loro attività ad altri Paesi.

Non abbiamo gli elementi diretti per rispondere ai relatori relativamente alla ripartizione del traffico merci pesante tra strada e ferrovia. Potrò tuttavia dare ugualmente risposte interessanti agli onorevoli Parri e Ruini. La richiesta ripartizione del traffico può dedursi approssimativamente per i trasporti merci in base ai dati statistici in possesso sulla circolazione degli autocarri, con o senza rimorchio e con motori a ciclo Diesel. Nel 1938 tali automezzi avevano scarso sviluppo in Italia; tuttavia hanno effettuato trasporti di merci per percorsi extra-urbani per circa 2,5 miliardi di tonn.-km. Le ferrovie hanno invece trasportato nello stesso anno circa 12,5 miliardi di tonn.-km. Nel 1948, nei primi otto mesi, c'è stato un traffico di circa 6 miliardi con gli automezzi pesanti in servizi extraurbani e di 8 miliardi di tonn.-km. con i servizi ferroviari. In totale, con le cifre ragguagliate ad un anno, dovremmo prevedere un traffico per il 1948 di 9 miliardi di tonn.-km. con gli autocarri pesanti e di 13 miliardi di tonn.-km. con le ferrovie.

Qui occorre un breve chiarimento. Per gli automezzi l'aumento delle tonn.-km. prevedibili nel 1948 rispetto al 1938 non è dato soltanto dall'aumento delle tonnellate trasportate, ma anche da quello della distanza media percorsa

che nei due anni a riferimento è stata apprezzabilmente diversa.

Gli automezzi nel 1948 hanno fatto un lavoro di molte tonn.-km. soprattutto perchè hanno percorso molti chilometri, e ciò in conseguenza della carenza dei mezzi ferroviari a lungo percorso.

Mentre il traffico merci con gli automezzi è dunque aumentato rispetto all'anteguerra di quasi quattro volte — e prego di notare questo forte aumento — il traffico su rotaia è di poco superiore a quello del 1938, ma con una decisa tendenza all'aumento. Dobbiamo tener presente che nel 1939-40 il traffico ferroviario è salito a 15 miliardi di tonn.-Km., raggiungendo nel 1941-42 la cifra massima di 24 miliardi di tonn.-km.; a questo ultimo valore noi prevediamo di poter arrivare nel 1950.

Come gli onorevoli relatori potranno rilevare da queste cifre, e così anche gli onorevoli senatori che hanno espresso le loro osservazioni al riguardo, l'incremento del traffico su strada è stato già tanto notevole che difficilmente potrà ulteriormente svilupparsi man mano che aumenteranno i mezzi ferroviari ancora in sviluppo ed in via di decisa ripresa. Desidero dire subito al senatore Ruini qual'è il nostro pensiero riguardo alle osservazioni che egli ha fatto con tanta acutezza nei riguardi della politica da svolgere per l'incremento dei trasporti merci su strada ordinaria.

Sono d'accordo con lui sulla necessità di permettere il libero sviluppo dei traffici automobilistici non solo di merci, ma anche di viaggiatori di linea, dove risulti più economico e rapido di quello ferroviario. Il traffico automobilistico viaggiatori extraurbano interessa oggi circa cinque miliardi di viaggiatori-chilometro di servizi privati e sei miliardi e mezzo di viaggiatori-chilometro degli autobus di linea. In totale vi è un volume annuo di traffico di circa 11,5 miliardi di viaggiatori-chilometro che è circa la metà del traffico ferroviario oggi realizzato (esso è di 22 miliardi di viaggiatori-chilometro anno).

Queste cifre debbono lasciar pensare. Non possiamo chiudere gli occhi, come economisti e tecnici dei trasporti (non solo come ferrovieri) di fronte ad un volume di traffico stradale così imponente e che assume un ordine di grandezza

comparabile con quello del traffico corrispondente della grande rete ferroviaria di Stato.

Prego il senatore Parri, che mi definisce troppo ferroviere e troppo poco automobilista, di considerare che non sono soltanto un tecnico ferroviario perchè ho da molti anni l'onore di tenere una cattedra di tecnica e di economia dei trasporti; pur avendo vissuto la mia vita d'ingegnere nelle ferrovie dello Stato, la mia tecnica e la mia economia si alimentano delle teorie e dell'esperienza di tutti i tipi di trasporti e li coordinano e li studiano nel loro complesso. Quindi, di fronte ad un fenomeno così evidente come quello che ho citato, debbo prospettare al Governo le direttive necessarie per dar vita e sviluppo ad entrambi i sistemi di trasporto, così come si verifica in tutti i paesi civili: basta guardare un po' alla Svizzera, alla Francia, all'America, all'Inghilterra, dove si sono realizzate le condizioni essenziali per dare vita rigogliosa ad entrambi i tipi di trasporto e sulla strada e sulla ferrovia.

Noi abbiamo molto da camminare ancora in questo campo. Le cifre di cui siamo oggi in possesso ci spingono verso una via di libertà dei due sistemi che noi dobbiamo seriamente seguire. Lo sviluppo avuto nel dopoguerra dai servizi automobilistici è tale che noi non possiamo certo più contenerlo anche perchè dobbiamo tener conto delle necessità delle industrie costruttrici e riparatrici, e quindi ognuno di questi sistemi di trasporto deve avere la propria zona naturale di attività. Bisogna provvedere anche a stimolare i trasporti ognuno nel proprio campo e sempre quando essi risultino economicamente più convenienti. Vi sono determinati tipi di trasporti in cui l'automezzo ha una superiorità indiscussa. Ve ne sono invece altri per i quali tale superiorità spetta alla ferrovia. Si tratta di definire bene quale è la linea di demarcazione economica tra i due sistemi, sulla quale soltanto possono esservi dubbi o divergenze d'opinioni. È questa zona grigia che bisogna maggiormente curare.

Qui si presenta naturalmente il problema che fu bene illustrato dal senatore Ruini, e cioè quello dell'opportunità, o meno, di attuare rimodernamenti delle vecchie ferrovie secondarie, specialmente se a scartamento ridotto, oppure sostituirle con servizi automobilistici

su strada. Si deve in effetti pensare al fatto che lo scartamento ridotto rende ormai le ferrovie vicinali strozzate entro la loro zona di percorso e quindi fa divenire economicamente proibitivo il servizio cumulativo con la grande rete a scartamento normale soprattutto per la necessità dei traiboidi. E, se esse hanno anche uno scarso traffico, debbono ritenersi ormai tecnicamente ed economicamente superate. Anche rimodernando il tipo di materiale rotabile adoprato, le tramvie e le ferrovie spesso ingombrano l'ordinario traffico stradale rendendolo pesante e pericoloso. Tale uso promiscuo della strada ordinaria richiede forti spese per la sua manutenzione ed obbliga a vincoli spesso gravissimi la circolazione automobilistica.

Bisogna dunque avere qualche volta il coraggio di abbandonare la ormai vecchia e superata mentalità, in base alla quale si ritiene che la rotaia rappresenti il progresso per le comunicazioni e la strada un vecchio strumento fuori uso.

Ciò era vero 80 anni fa, quando non esisteva l'automobile. Ma oggi, se mi vengono a parlare di ferrovie che furono studiate 40 o 50 anni or sono e ancora non realizzate, allora penso che, se dopo 50 anni di studio, di proposte, di voti di popolazioni i vecchi progetti non furono ancora attuati, essi ormai debbono ritenersi superati. Cinquanta anni fa si progettavano ferrovie a vapore con curve strette e forti pendenze. Non si aveva troppa fretta perchè non vi era la concorrenza dell'automobile. Oggi quei progetti non servono più. Altri sono i criteri per tracciare una ferrovia elettrica a grande traffico ed altri sono i criteri per costruire un'autostrada adatta a grandi comunicazioni automobilistiche. L'onorevole Tartufo sa bene questo, perchè convenne con me, quando parlando con tutti gli interessati della sua provincia e spiegando loro questo concetto, si riconobbero non più rispondenti alle esigenze moderne determinati progetti di ferrovie esumati da polverosi archivi.

Là dove vi è una strada e una ferrovia vecchia, lenta o a scarso traffico, occorrerà abbandonare la ferrovia e migliorare la strada facendo passare su di essa moderni ed economici servizi automobilistici o filoviari.

Ho già ripetuto molte volte questo concetto. Esso va completato però con un altro concetto ugualmente importante: quando non vi sono le strade per i necessari traffici allora non possiamo fare a meno di valorizzare le esistenti ferrovie che sono l'unico mezzo di congiunzione dei singoli paesi della zona.

Ad esempio, se sopprimessimo le ferrovie calabro-lucane, cosa daremmo a quei paesi serviti da tale ferrovia? Non si può attendere lo sviluppo della viabilità minore che consenta un bel giorno di ritenere quelle ferrovie superate e sostituite da ampie strade ben tracciate e ben costruite. E allora la ferrovia dovrà ancora rimanere per un certo numero di anni. Questo è il vero problema della sostituzione della strada alla ferrovia, caro Macrelli.

Perchè quando la ferrovia Rimini-S. Marino da te patrocinata e che è a scartamento ridotto è stata distrutta dalla guerra e vedo una bella strada asfaltata, a larghe curve e limitate pendenze su cui potrebbero viaggiare magnifici e veloci filobus, come ve ne sono in molti servizi extra-urbani italiani ed europei, con minima spesa d'impianto, rapidità di attuazione e limitata spesa d'esercizio, allora il mio parere non può essere che uno solo. Non voglio esprimerlo evidentemente perchè è in contrasto con quello dei miei amici di S. Marino, che insistono per la ricostruzione di una ferrovia che è stata e sarà passiva, che non consente trasporto merci oltre Rimini senza trasbordo, che ormai deve ritenersi tecnicamente superata. Ma finchè vi sono accordi internazionali per la ricostruzione di una ferrovia distrutta dalla guerra, io non posso che rispettarli. Permettete però che come tecnico della mia materia io vi dichiaro apertamente che concordo con le acute osservazioni del senatore Ruini e del senatore Parri e che veda con non troppo piacere spendere denari per ricostruire una ferrovia lenta e costosa.

Nutro fiducia che il Governo della Repubblica di S. Marino ascolti questo mio parere confortato da quello di così autorevoli parlamentari.

Vorrei intrattenermi ancora per rispondere a molte osservazioni fatte dal senatore Ferrari, ma l'ora è tarda e penso che voi desideriate che io concluda. Risponderò solo ad alcune, ad altre potrò dare risposta diretta e per questo sono fin d'ora a disposizione.

I miliardi stanziati dalle Ferrovie dello Stato nel bilancio per alloggi patrimoniali sono pochi, ha rilevato il senatore Ferrari, ma debbo fargli presente che noi facciamo alloggi anche nelle stazioni e negli impianti dei depositi od officine. Solo per gli alloggi che si costruiscono in tutte le stazioni della rete si sono impegnati 20 miliardi. Anche per le spese del personale si spende più del 54 per cento delle spese totali; le spese del personale prese per base dal senatore Ferrari si riferiscono al solo personale degli uffici e dell'esercizio e non considerano quello delle officine di riparazione del materiale fisso e mobile; questo è di circa 35 mila unità.

Riguardo alla questione degli appalti io convergo pienamente con quello che ha detto il senatore Ferrari che occorre cioè eliminarli al più presto. Ricordo che, quando egli era Ministro, ci dava le direttive che ha oggi indicato e che sono ancora le mie direttive; senonchè, quando ho dovuto licenziare le ditte appaltatrici per scadenza del termine dei contratti, è venuto da me il senatore Bitossi pregandomi con viva insistenza perchè non procedessi ai licenziamenti. E così non avrei potuto concludere niente se non avessi energicamente mantenuto il mio punto di vista. Su questo argomento vi potreste mettere d'accordo tra voi due, onorevoli senatori Ferrari e Bitossi. Io vi dichiaro però che seguirò la mia direttiva che è quella indicata dal senatore Ferrari; e prego il senatore Bitossi di prenderne atto e di non insistere più su tale argomento dato che l'autorevole suo compagno di partito ha ritenuto di fare una dichiarazione così esplicita al riguardo.

Per quanto si riferisce alla Polizia ferroviaria assicuro che nelle assunzioni di personale si è tenuto conto delle domande dei reduci e dei partigiani.

Lungamente dovrei ancora parlare per rispondere a tutti i quesiti che mi sono stati posti. Posso dire al Senatore Ferrari, ed agli altri onorevoli colleghi, che ho preso appunti durante i loro discorsi e che le osservazioni fatte saranno oggetto, semmai, di una discussione diretta fra di noi che sarà animata da quella cordialità che non può mancare quando si trattano argomenti di tecnica o di organizzazione.

In linea generale posso comunque dire che abbiamo cercato sempre di poter favorire il nostro personale e che quest'anno abbiamo assistito 12 mila figli di ferrovieri gratuitamente nelle colonie marine e montane.

Ho già detto alla Camera dei deputati con quanta cura sono raccolti nelle nostre colonie i figli dei ferrovieri. Ho anche rilevato che tra essi non erano compresi i figli dei funzionari ed ho osservato che il figlio dell'ingegnere può benissimo andare in colonia insieme al figlio del macchinista. Ed ho provveduto perchè nel prossimo anno anche i figli dei funzionari possano partecipare alle nostre colonie e vivere insieme ai figli dei dipendenti, cementando così con le amicizie dei figli, la cordialità dei rapporti di lavoro dei genitori. (*Applausi*).

Lungamente potrei parlare sulla questione della semplificazione della burocrazia prospettata dal senatore Tommasini. Noi abbiamo impianti meccanizzati con macchine Hollerith, selezionatrici, tabulatrici e calcolatrici che sono fra le più moderne d'Italia e non sono inferiori a quelle dell'Ufficio Centrale di Statistica. Le nostre contabilità si fanno con mezzi di lavoro meccanizzati eseguiti da operai, non da impiegati.

Vorrei che qualcuno venisse a vedere i nostri impianti di Firenze che sono stati visitati dal senatore Priolo, quando salvammo i macchinari dalla mani dei tedeschi, e quelli di Roma ugualmente efficienti. Vogliamo avere una burocrazia che tenga il confronto con quella delle grandi industrie; e questo dico per dimostrare che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ha sempre avuto e conserva tuttora la stessa vitalità delle amministrazioni private.

Senatore Tommasini, parleremo poi tra noi delle richieste tecniche di esercizio. È un argomento al quale tengo molto, soprattutto perchè esse sono un elemento preciso di studio per il miglioramento dei mezzi di esercizio.

Quanto al problema della utilizzazione del personale confermo, onorevole Ferrari, che esso è particolarmente tenuto in evidenza. In questo dopoguerra non siamo giunti all'inflazione del personale che si è verificata nell'altro dopo guerra, quando i ferrovieri salirono ad oltre 225 mila nel 1921-22, perchè, come ho detto oggi, essi sono soltanto 190 mila circa.

Una avveduta politica di naturale eliminazione del personale per raggiunti limiti di età, resa oggi possibile con le proposte in corso per l'adeguamento delle pensioni, non compensata che da parziali assunzioni limitate al mantenimento dei quadri degli specializzati, ci farà raggiungere lo scopo di diminuire il personale per ricondurlo al quantitativo strettamente indispensabile.

Ho già detto in altra sede che, a ricostruzione compiuta, potremo avere un complesso di agenti nell'ordine di 155-160 mila unità, e cioè pressocchè normale per il bisogno di una rete che nel 1950-51 sarà di 16. mila 800 chilometri circa (avremo allora poco meno di 10 agenti per chilometro esercitato) e che avrà uno sviluppo di circa 7 mila chilometri di linee elettrificate con i servizi connessi (centrali, primarie e sottostazioni) a binario semplice e di chilometri 5 mila a doppio binario.

Posso anche assicurare il senatore Ferrari ed il senatore Tommasini che il problema delle retribuzioni del personale è stato preso da me particolarmente a cuore. Così come il problema degli esonerati politici. E non a torto io autorizzavo tre mesi fa la proroga dei licenziamenti di quegli esonerati politici, onorevole Ferrari, perchè se allora non avessi avuto in animo di proporre al Parlamento un emendamento alla legge che abbiamo discusso, avrei applicato subito la legge stessa, senza attendere l'interpellanza del senatore Terracini.

E questo lo sanno molto bene i rappresentanti del personale perchè la proroga stessa era stata concessa appunto in attesa dell'emendamento alle vigenti leggi e che proporremo tra qualche giorno.

Riguardo alle retribuzioni debbo dire che i ferrovieri hanno uno stipendio che è comune a quello di tutti gli statali. Dobbiamo quindi chiedere ai ferrovieri di seguire le sorti di tutti gli statali.

In ogni caso questo non è problema di immediata soluzione. Però vi è un elemento fondamentale nel servizio dei ferrovieri che è precisamente quello dell'effettuazione dei treni e che differenzia il loro lavoro da tutti gli altri impiegati statali.

Come ho già chiaramente esposto alla Camera dei deputati ho già messo in evidenza due mesi fa la necessità di retribuire meglio i ferrovieri a mezzo delle competenze accessorie

intese a migliorare i servizi dei treni e l'organizzazione tecnica dell'azienda, ed ho avuto assicurazione dal collega del Tesoro e dal Presidente del Consiglio dei Ministri che le competenze accessorie stesse saranno adeguatamente migliorate.

Presenteremo insieme alle modificazioni delle tariffe anche una modificazione di esse. Il progetto, già elaborato d'accordo coi rappresentanti del personale, sotto un certo punto di vista mi sembra che attui provvedimenti migliori di quelli già in uso in molte amministrazioni ferroviarie più progredite, come sono quelle d'America, d'Inghilterra e di Francia.

Assicuro inoltre che ai perfezionamenti tecnici dell'azienda dovrà corrispondere uno snellimento dell'amministrazione e per questo abbiamo nominato da tempo una Commissione di esperti che è stata costituita e che ci ha fornito elementi molto importanti dei quali terremo il massimo conto.

Per l'uso degli automezzi nei servizi ferroviari posso assicurare il senatore Tommasini che gli abusi saranno eliminati. Egli tenga presente però che in molti casi non si può fare a meno degli automezzi stessi. Abbiamo 10 mila chilometri di linee primarie ad alta tensione lontane dalle sedi ferroviarie, necessità di riparare subito eventuali interruzioni o rimediare ad inconvenienti, che possono avvenire in terreno montagnoso di non facile comunicazione, abbiamo bisogno di automezzi che possano raggiungere nel minor tempo possibile le centrali idro-elettriche lontane (e ne abbiamo 9 in mezzo ai monti) per poter far luogo alle riparazioni.

L'impiego degli automezzi è in questi casi insostituibile.

Anche le Ferrovie dello Stato hanno attività collaterali al vero e proprio servizio ferroviario. Tutte le grandi amministrazioni debbono averne, specialmente nel campo dei servizi automobilistici. Esse debbono assolvere allo scopo di fare i cosiddetti servizi da porta a porta, cioè convogliare dai singoli posti di spedizione il traffico alla stazione e viceversa. Come ho già diffusamente detto alla Camera dei Deputati non si deve fare di più e la rimanente attività di trasporti stradali deve essere lasciata all'iniziativa privata. Perciò tutte le aziende di trasporto o di controllo del traffico, o

di rilevamento statistico di esso (E. A. M. - G. R. A. - C. I. A. T. - I. N. T.) debbono venire coordinate, semplificate, unificate nell'intento che vi ho già detto e che è comune a tutte le grandi amministrazioni ferroviarie europee od americane di portare il traffico alla ferrovia. Questa sarà la nostra direttiva nella politica dei trasporti su strada nei settori in cui essa si svolge in modo collaterale o convergente verso i trasporti ferroviari.

MANCINI. Onorevole Ministro, io aspetto una assicurazione sulla ferrovia silana. Avete creato l'Ente silano e non c'è una strada sulla Sila.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Se lei avesse letto le previsioni del bilancio preventivo del Ministero dei Trasporti presentato alla Camera dei deputati, avrebbe visto che in esso è già previsto il completamento di quella ferrovia.

MANCINI. Ed il tronco San Giovanni in Fiore-Crotone? Si è arrivati fino a San Giovanni in Fiore e dopo non avete più costruito.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Nel caso della ferrovia posso dirvi questo. Il relatore Troisi alla Camera dei deputati nella sua sua relazione che è parallela a quella fatta dall'amico Tommasini qui al Senato, parla di diversi progetti di maggiore rilievo per nuove concessioni ferroviarie e circa il completamento della ferrovia Silana valuta lo stanziamento di 1 miliardo e mezzo in aggiunta dunque ai 500 milioni che sono già stati stanziati. Quindi in tutto avremo uno stanziamento di 2 miliardi per completare l'opera. Ebbene mi pare che si debba attendere che questi due miliardi siano spesi e poi provvederemo alla richiesta di ulteriori stanziamenti.

MANCINI. Ma io, onorevole Ministro parlo del tronco San Giovanni in Fiore-Crotone!

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Senta, onorevole Mancini, noi abbiamo già stanziato un miliardo e mezzo, di più non si poteva fare per i lavori in corso. In un solo esercizio finanziario non si spende facilmente una tale somma.

TARTUFOLI. E per la Bari-Barletta?

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Anche per la Bari-Barletta abbiamo preveduto 2 miliardi per il completamento. Spero che gli amici pugliesi possano rimanere così più tran-

quilli. Legga, onorevole Tartufoli, la relazione di cui le parlavo, accettata dal Governo e già approvata dalla Camera.

MANCINI. Lei sa, onorevole Ministro, che è stato creato l'Ente Silano; ora che è stato creato perchè non si fa funzionare questa strada ?

TARTUFOLI. Attenda! Le ha detto che ci vuole più di un anno a spendere un miliardo e mezzo !

MANCINI. Lei non c'entra. Io mi rivolgevo al Ministro !

TARTUFOLI. Non facciamo mica gli interessi privati !

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Io ritengo che per quest'anno lo stanziamento previsto sia più che sufficiente alle necessità dei lavori. Ed allora concludo, onorevoli senatori. Sono sicuro che il Ministero che ho l'onore di dirigere abbia assolto con attività, zelo e prontezza i poderosi compiti che gli sono stati assegnati dalla vostra fiducia e da quella del Paese. Molto cammino si è percorso e la ricostruzione ferroviaria di cui non vi ho parlato diffusamente (perchè penso che essa possa farsi giudicare direttamente dai fatti e non dalle mie modeste parole) ne è l'esempio più tangibile. Molto ancora avremo da costruire. Il Governo sa che un forte traffico ci attende perchè anche dopo l'Anno Santo i trasporti ferroviari e stradali dovranno svilupparsi ancora per far fronte alla continua ripresa della economia del Paese. I programmi quadriennali del piano E. R. P. ci forniranno sicuramente gli stanziamenti necessari per attrezzare i nostri mezzi di trasporto ferroviari e stradali in modo adeguato ai bisogni. Sono certo che il lavoro che ci aspetta sarà assolto in modo da corrispondere pienamente alla vostra fiducia. Me ne danno affidamento la competenza tecnica, il valore, l'abnegazione, la dedizione al proprio lavoro, l'entusiasmo di tutti i miei collaboratori: dall'umile ferroviere sempre vigile tutore della marcia dei treni nel buio della notte o sotto l'imperversare della bufera, ai tecnici illustri che onorano con la loro opera la nostra grande famiglia.

Da questo posto di responsabilità mi sento in dovere di mandare loro il mio grato ringraziamento per l'opera compiuta e per quella che compiranno. Consentitemi, onorevoli col-

leggi, che io aggiunga al mio, anche il plauso del Senato. (*Vivissimi applausi dal centro e da destra. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Prego l'onorevole Ministro dei trasporti di voler dichiarare se accetta gli ordini del giorno che sono stati presentati e svolti.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Dichiaro di accettare tutti gli ordini del giorno presentati, come raccomandazioni.

PRESIDENTE. Domando allora ai senatori Ruini, Salomone, Conti, Priolo e Sanna Randaccio se insistono nei loro ordini del giorno.

RUINI. Accetto che il mio ordine del giorno sia convertito in raccomandazione al Governo.

SALOMONE. Lo mantengo come raccomandazione.

CONTI. Anche io mi associo.

PRIOLO. Accetto anch'io che sia convertito in raccomandazione.

SANNA RANDACCIO. Dichiaro di essere di uguale avviso.

PRESIDENTE. Allora metto in votazione il passaggio all'esame dei capitoli del bilancio. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Prego il senatore segretario Borromeo di dar lettura dei capitoli del bilancio.

BORROMEO, *segretario*, legge (*V. stampato n. 10 e 10 bis della Camera dei deputati*).

(*Senza discussione si approvano tutti i capitoli ed i riassunti per titoli e categorie*).

PRESIDENTE. Do ora lettura degli articoli del disegno di legge:

Art. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei trasporti, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1948 al 30 giugno 1949, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(*È approvato*).

Art. 2.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare ed a riscuotere le entrate e a far pagare le spese concernenti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1948 al 30 giu-

gno 1949, ai termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità del bilancio allegato alla presente legge (Appendice n. 1).

(È approvato).

Art. 3.

L'ammontare del fondo di dotazione delle ferrovie dello Stato, di cui all'articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429, rimane stabilito, per l'esercizio finanziario 1948-49, in lire 35.500.000.000.

(È approvato).

Art. 4.

L'assegnazione a carico delle spese complementari della parte ordinaria del bilancio delle ferrovie dello Stato, per il rinnovamento del materiale rotabile e delle navi-traghetto, prevista nella misura minima del 2,50 per cento dei prodotti del traffico dalla legge 25 giugno 1909, n. 372, è stabilita per l'esercizio finanziario 1948-49, nella misura dell'1 per cento.

(È approvato).

Art. 5.

Il contributo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato nelle spese per il funzionamento dell'Ufficio speciale di riscontro della Corte dei conti presso le ferrovie dello Stato, stabilito nella misura di lire 6.000.000 dall'articolo 6 del decreto legislativo 25 marzo 1948, n. 186, è elevato a lire 7.000.000.

(È approvato).

Art. 6.

Il Ministro per i trasporti, previa intesa di volta in volta, con il Ministro per il tesoro, è autorizzato a corrispondere, per l'esercizio finanziario 1948-49, al personale dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, compensi speciali per prestazioni eccezionali rese oltre il normale orario di servizio, il cui corrispettivo non possa essere commisurato alla loro durata.

Per la concessione di detti compensi, che saranno imputati ad apposito capitolo istituito nel bilancio dell'Amministrazione delle fer-

rovie dello Stato, non potrà superarsi, per ogni trimestre, un quarto della somma di lire 60.000.000 autorizzata per lo scopo.

(È approvato).

PRESIDENTE. Pongo ora in votazione il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Annunzio di interpellanza.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il senatore Palermo (cui si è associato il senatore Venditti) ha presentato la seguente interpellanza:

Al Ministro di grazia e giustizia, per conoscere i risultati dell'inchiesta che è stata compiuta in seguito alla tragica morte del detenuto Volpe nel carcere di Poggioreale in Napoli e i provvedimenti presi perchè ai detenuti sia usato un trattamento più aderente alle norme della civiltà e della umanità e alle finalità sociali cui ogni sanzione penale dovrebbe ispirarsi; per conoscere altresì se e quali altri provvedimenti siano stati presi per migliorare le condizioni di custodia negli istituti di pena, in modo che gli agenti a essa preposti possano esplicare secondo le leggi e i regolamenti le loro mansioni.

Per sapere se inoltre non ritenga opportuno, in occasione del necessario riordinamento e sistemazione delle carceri e ai fini dello sfollamento delle medesime, promuovere una amnistia per i reati di minore allarme sociale e per quelli che già sarebbero stati dichiarati estinti per amnistia se non fossero stati commessi in danno delle Forze Alleate.

Annunzio di interrogazioni.

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

BORROMEO, *segretario*:

Ai Ministri del tesoro e dell'agricoltura e foreste, per conoscere: 1° quali motivi abbiano ritardato e tutt'ora ritardino la presentazione del disegno di legge che il Ministro dell'agri-

ANNO 1948 - LXXVII SEDUTA

DISCUSSIONI

8 OTTOBRE 1948

coltura aveva preannunciato agli enti ed ai ceti agricoli interessati, approvato dal Consiglio dei Ministri nella seduta del 6 luglio 1948, col quale lo Stato accorda un'anticipazione di 2 miliardi — da estinguersi in anni 30 coll'interesse del 5 per cento — agli Istituti di Credito agrario per metterli in grado di concedere mutui destinati alla ricostruzione di opere distrutte e danneggiate dalla guerra specialmente nelle regioni della Emilia-Romagna e della Toscana. Tale ritardo, in contrasto con successive e recenti dichiarazioni del Ministro per l'agricoltura, rende più gravose le condizioni di tanti agricoltori che, confidando nella sollecita concessione di mutui, hanno intrapreso le opere di ricostruzione impiegandovi i mezzi finanziari che sono necessari all'esercizio delle loro aziende, e paralizza l'attività degli Istituti e delle sezioni regionali di Credito agrario che, dopo avere da tempo esaurite le disponibilità ordinarie, hanno in corso di istruttoria centinaia di domande di mutui per un importo complessivo che eccede di gran lunga il finanziamento statale suaccennato. 2° Se riconoscono la opportunità, allo scopo di alimentare, senza alcun aggravio per lo Stato, le disponibilità degli Istituti e delle sezioni regionali di Credito agrario, di agevolare la estinzione anticipata dei mutui già concessi abrogando l'articolo 3 del decreto legislativo presidenziale 22 giugno 1946, n. 33, che praticamente vieta la estinzione dei mutui se non sia trascorso un quinquennio dalla data di inizio. 3° Per quale ragione due interrogazioni presentate dai sottoscritti con lo stesso oggetto della presente, fin dallo scorso agosto con richiesta di risposta scritta, non hanno a tutt'oggi ricevuta tale risposta, nonostante che per l'articolo 104 del Regolamento del Senato questa debba essere data entro sei giorni.

OTTANI — BISORI.

Al Ministro della giustizia, per conoscere se non ritenga opportuno: 1° approntare e presentare al Parlamento, con carattere di urgenza, l'auspicato progetto di radicale riforma degli istituti di prevenzione e di pena; 2° e se nell'attesa di tale riforma, reclamata dalla pubblica opinione e da impellenti esigenze di umanità e di equità, non reputi indispensabile: a) attuare con opportune provvidenze lo

sfollamento delle carceri cominciando con ampia applicazione del beneficio, a lui demando, della liberazione condizionale di cui all'articolo 176 Codice penale; b) migliorare sollecitamente e adeguatamente il servizio sanitario per i detenuti specialmente nei grandi stabilimenti di pena.

VARRIALE — VACCARO.

Al Ministro dell'interno, per sapere i motivi che hanno indotto il Governo a prendere provvedimenti a carico del Prefetto dott. Antonio De Pascale e di altri funzionari della Prefettura di Taranto e per sapere se, a seguito dei risultati dell'inchiesta eseguita dal Prefetto Battiato e dall'Ispettore Lovoi, non ritenga inadeguati tali provvedimenti.

VOCOLI.

Al Ministro di grazia e giustizia, per sapere i motivi per cui il Presidente del tribunale di Rossano (Cosenza) non ha disposto a distanza di due anni dai fatti avvenuti, la celebrazione del processo a carico di ex fascisti, oggi democristiani, accusati di avere il 2 novembre 1946 aggredito e malmenato il Sindaco e gli assessori del Comune di Longobucco in piena seduta di Giunta e cioè nell'esercizio delle funzioni, nonostante le sollecitazioni fatte dagli interessati.

MUSOLINO.

Al Ministro dell'interno, per sapere se sia a sua conoscenza la spedizione e la circolazione di cartoline illustrate con motti e poesie fascisti in aperta violazione della legge 3 dicembre 1947 e come mai sia stata possibile una diffusione di tali scritti senza che gli uffici di polizia si siano accorti di una tale propaganda.

MANCINI — MUSOLINO.

PRESIDENTE. Domani seduta pubblica alle ore 10 col seguente ordine del giorno:

Interrogazioni.

La seduta è tolta (ore 21,45).

Dott. CARLO DE ALBERTI
Direttore dell'Ufficio dei Resoconti.