DCCCXLV SEDUTA

MERCOLEDÌ 2 LUGLIO 1952

(Seduta pomeridiana)

Presidenza del Vice Presidente MOLÈ ENRICO

INDICE

Autorizzazione a procedere in giudizio (Trasmissione di domanda) . . . . . *Pag.* 34830

Congedi 34829

Disegni di legge:

(Deferimento all'approvazione di Commissioni permanenti) 34829

(Presentazione) 34839

Disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953 » (2413) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (Seguito della discussione):

OGGIANO 34830

RIZZO Giambattista 34840

VIGIANI 34847

PRIOLO 34851

MUSOLINO 34854

TOMMASINI 34856

GERVASI 34864

GENCO 34865

ELIA 34869

Interpellanze (Annunzio) 34870

Interrogazioni (Annunzio) 34871

La seduta è aperta alle ore 16.

CERMENATI, *Segretario*. Dà lettura del processo verbale della seduta del giorno predente, che è approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che ha chiesto congedo il senatore Santero per giorni cinque.

Se non vi sono osservazioni, questo congedo si intende concesso.

Deferimento di disegni di legge all'approvazione di Commissioni permanenti.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva fatta nella seduta di ieri, comunico al Senato che, avvalendosi della facoltà conferitagli dall'articolo 26 del Regolamento, il Presidente del Senato ha deferito alle rispettive Commissioni competenti già indicate nella suddetta seduta, non solo per l'esame, ma anche per l'approvazione, i seguenti disegni di legge:

6ª Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti):

« Periodo di prova del personale scolastico assunto per effetto dei concorsi riservati ai perseguitati politici e razziali » (2438);

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1200)

7ª Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile), previo parere della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Potenziamento della ferrovia Trento-Malè e completamento delle ferrovie Motta-Schettino-Regalbuto e Alcamo diramazione Trapani » (2433).

7ª Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile), previo parere della 2ª Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere) e della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Autorizzazione di spesa per la costruzione dei Palazzi di Giustizia di Nuoro e di Melfi, e per la costruzione di una casa di rieducazione per minorenni in Roma » (2430).

Trasmissione di domanda di autorizzazione a procedere in giudizio.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il Ministro di grazia e giustizia ha trasmesso una domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il senatore Benedetti Tullio, per il reato di ingiuria aggravata (articolo 594, primo, secondo e terzo comma del Codice penale) (Doc. CLXXXV).

Tale domanda sarà trasmessa alla 2ª Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere).

Seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953 » (2413) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953 ».

È inscritto a parlare il senatore Oggiano. Ne ha facoltà.

OGGIANO. Onorevoli senatori, alcuni oratori di ieri, nel rendere omaggio al senatore Panetti per la sua bellissima relazione ed all'onorevole Ministro dei trasporti per il suo alto discorso tenuto alla Camera il 4 giugno scorso, hanno manifestato una certa esitazione nell'occuparsi di problemi particolari, quasi scusandosi di fronte al Ministro e come preoccupati che la materia che intendevano trattare non fosse all'altezza della trattazione dei problemi di ordine generale.

Io non attribuisco affatto all'onorevole Ministro una valutazione diversa tra la trattazione di ordine generale e la trattazione di problemi di ordine particolare, che non sia in relazione alla materia. Se dovessi esprimere sinceramente la mia impressione, direi che è bello occuparsi di problemi di carattere generale soprattutto in un argomento come questo attualissimo, di grande importanza tra tutti i problemi della vita nazionale, e per ciò stesso attraente.

Se ne occupano tutti; naturalmente più di ogni altro gli esperti, nella riviste, sui giornali, nelle conferenze, in riunioni, che si fanno dappertutto; e naturalmente se ne tratta, e molto, nel Parlamento, da parte degli uomini politici. Anche quando non si abbia, come avviene ad esempio per me, una preparazione specifica, il piacere per lo meno di assistere a queste discussioni è notevole. E non è a dire che si tratti di un problema che non è seguìto dalla opinione pubblica; invece è molto seguìto. Vorrei dire però che è seguìto con una certa intranquillità e quasi con diffidenza. Si sa che è un problema fondamentale; ma per quelli che non hanno una vera preparazione tecnica ne rimane sempre come misteriosa una parte e cioè quella che si riferisce alle applicazioni pratiche. Le popolazioni o quella parte delle popolazioni che stanno male temono, come è naturale, sempre il peggio; e quindi di fronte alle trattazioni teoriche, di fronte alle trattazioni di ordine generale, c'è qualcuno che riflette e dice: ma in fondo le soluzioni teoriche potranno poi portare quei benefici che noi popolazione ci attendiamo? Qui sorge dunque un altro gravissimo problema, che riguarda specificamente la rappresentazione di questioni e bisogni propriamente particolari. La trattazione dei problemi particolari porta alla conclusione delle discussioni generali. L'onorevole Ministro, e qualunque altra persona che si oc-

cupi della materia, nel trarre le conseguenze di una discussione come quella che si fa ora al Senato, per forza di cose deve tener conto di quello che viene ad essere segnalato di particolare, e ogni soluzione che possa o debba considerarsi nazionale deve assolutamente trovare il suo addentellato, la sua base in quei problemi di natura particolare a cui ho accennato.

Tutto questo per dire e rilevare che io mi occuperò appunto di problemi particolari; e più precisamente mi occuperò del problema o del complesso dei problemi che riguardano la Sardegna.

Altra volta io ho detto, trattando di questa materia, che gli interventi al riguardo non sono stati pochi. Si può dire che non c'è stata trattazione, discussione sull'argomento, che non abbia determinato l'intervento di un rappresentante della Sardegna per il dovere che i rappresentanti sardi avevano ed hanno di ricordare ai governanti, ove abbiano dimenticato, qual'è la situazione particolare dell'Isola.

A giustificazione, dunque, dell'odierno intervento mio vi sono anzitutto ragioni che riguardano proprio questo stato o condizione particolare dell'Isola, che non si può dire veramente modificato.

Gli onorevoli senatori e l'onorevole Ministro, che è aggiornato dei precedenti, sanno appunto che, a conclusione di parecchie di queste discussioni, vi sono stati ordini del giorno approvati. impegni da parte degli onorevoli Ministri, impegni da parte del Governo, manifestazioni di propositi che vorrei chiamare riparatori nel senso della giustizia. Ora se da quando si è incominciato ad occuparci di questi problemi ben poco per l'Isola si è fatto, bisogna concludere che questo di per sè è già una condizione di cose che impone a me di parlare per ricordare al Governo che è tempo non di riflettere solo, ma di agire.

Oltre questo vi è un'altra serie di ragioni che destano preoccupazioni e spingono ad intervenire. Io ho avuto qualche giorno fa un giornale intitolato « l'Automobile », che non è certamente un giornale che venga alla luce per il divertimento dei lettori, ma deve rappresentare forse un gruppo di notevoli interessi, deve rappresentare per lo meno la categoria degli industriali interessati all'affermazione e al trionfo dell'automobile; e poichè si è parlato e si parla di battaglia tra la ferrovia e l'autostrada, questo giornale vuole naturalmente la vittoriosa affermazione dell'automobile sulla ferrovia.

In questo giornale vi è un riferimento a una Società di ferrovie sarde, ossia a quella parte delle ferrovie non statali sarde che è conosciuta come quella delle « complementari sarde ». Si dice in questo giornale: « Ammodernare, ad esempio, le complementari sarde è un vero delitto contro il contribuente, poichè è dimostrato dalla statistiche dell'Amministrazione dei trasporti che esse trasportano, in media, 135 viaggiatori al giorno con un costo di 22 lire viaggiatore per chilometro, mentre questo servizio potrebbe essere effettuato con un solo autobus con un costo di 5 lire per viaggiatore-chilometro, senza la sovvenzione di esercizio prevista nel nuovo disegno di legge in lire 1 milione e 400 mila per chilometro annuo di linea. Se è così, (conclude il giornale) — ed è così — si ha ben ragione di parlare di allegra finanza ».

Non mi fermo a rilevare gli errori o le esagerazioni di cotali affermazioni. Piuttosto desidererei che a questo riguardo l'onorevole Ministro nella sua risposta dicesse qualche cosa.

Ma tornerò sull'argomento, perchè al punto in cui sono conviene passare a rilevare un'altra pubblicazione, sempre di questi giorni, cioè del 28 del mese scorso, di un giornale della Sardegna. Si tratta di una corrispondenza da Roma, in cui è detto: « A causa della situazione economica in cui versa la Sardegna — riferisce l'agenzia « l'Informazione » — la contrazione dei traffici e soprattutto la concorrenza autostradale hanno posto in grave difficoltà finanziaria la Società delle ferrovie complementari della Sardegna. Nonostante le sovvenzioni straordinarie dello Stato, il disavanzo si aggira sui 900 milioni. Pertanto è prevista la messa in liquidazione della Società.

Io non sono un uomo di affari, tanto meno di affari in borsa, ma so che di quando in quando si fanno delle così dette « avances » per saggiare l'opinione pubblica. Non so, cioè, se si tratti di una notizia fatta pubblicare dalla stessa Società delle complementari, o di una notizia che ha avuto origine in qualche ufficio, ad esempio, ministeriale; e per quale preciso scopo. Anche a questo riguardo vorrei che

l'onorevole Ministro desse una risposta precisa, perchè la notizia ha destato un'impressione enorme nella Sardegno, e veramente vi è motivo per essere preoccupati. Infatti la Società delle complementari sarde gestisce una rete abbastanza buona di ferrovie. Se ci trovassimo di fronte ad una situazione di fallimento, le domande da proporre sarebbero molte e sarebbero in relazione ad un giustificato stato di preoccupazione. Non è a dire che si tratti di preoccupazioni riferentisi solo alle popolazioni, ma anche al Governo. Non ho bisogno di dire cosa rappresentano le ferrovie per la Sardegna e cosa rappresentino anche per lo Stato.

Un terzo ordine di ragioni da tenere presente, e che pure ha determinato in me notevoli preoccupazioni, si riferisce a quello che trovo scritto in quel discorso dell'onorevole Ministro del 4 giugno 1952 davanti alla Camera dei deputati, che ho già definito altissimo, ma che presenta in qualche parte dei punti non molto chiari.

A me non appare chiaro quale è l'intendimento dell'onorevole Ministro. Non appare chiaro l'intendimento in ordine a quello che è l'incremento dei lavori, l'esecuzione di lavori nuovi nella rete statale sarda e tanto meno per quello che può avere riferimento alla rete delle secondarie o complementari. Io mi fermerò un tantino a riprendere proprio quelle indicazioni, quei motivi ed accenni che trovo nel discorso.

Vorrei peraltro, tornando un po' indietro ai due punti della pubblicazione del giornale l'« Automobile » e della pubblicazione di quella notizia sulla « Nuova Sardegna » di Sassari, mettere prima in rilievo questo dato particolare.

Già nella relazione Spoleti (della Camera dei deputati), come riferisce l'onorevole Ministro, e poi nella brillante relazione dell'onorevole Panetti si fa cenno, anzi si fa una trattazione piuttosto vasta e completa, di quella che è la battaglia tra la ferrovia e la strada. Aggiungo io che è o sarà una grande battaglia, senza dubbio una battaglia che sarà motivo per molti di intervenire, scrivere e discutere. Vorrei dire peraltro che se non resto indifferente rimango da parte di fronte a questo problema che avrà chi sa quando, e chi sa come la sua soluzione. Perchè tendo alle soluzioni pratiche e immediate, di cui ha bisogno la Sardegna. Al riguardo va detto che io ho ancora, mi scusino gli onorevoli senatori, un tantino di fede per quello che l'Italia ha promesso di fare e deve fare a favore della Sardegna, ed ho ancora fede per quanto riguarda il mantenimento delle promesse e, per quello che ancora dirò, negli stessi governanti: sarebbe, scusatemi, cosa pietosa veramente se di quando in quando noi si assistesse a manifestazioni clamorose, sagraiole, se è consentito dire, manifestazioni grandiose, spettacolari per l'esecuzione di opere pubbliche sia pure riparatrici, dal punto di vista della giustizia, di torti consumati in antecedenza. Sarebbe pietoso se dopo questo si concludesse, come in un giuoco di carte, in un nulla di fatto e se ogni anno (vedo che di solito avviene nella stagione estiva, o in prevalenza nella stagione estiva, la discussione su questo tema) si concludesse con un niente di fatto per riprendere la discussione l'anno dopo. Altra volta io ho fatto appello al Senato, altra volta abbiamo tutti fatto appello all'opinione pubblica, altra volta (naturalmente con scarsa autorità, chè io non sono un parlamentare autorevole e non ho neanche dietro le mie spalle una gran folla di persone o di colleghi che possano sostenermi) io ho detto quello che dovevo e potevo dire come cittadino che ha il dovere di rappresentare la Nazione, ma particolarmente la Regione dalla quale proviene. Ho avuto modo di dire che quelle opere promesse devono essere compiute. Questa dei quattro anni di vita parlamentare che sono passati dal 1948 è storia vera e non deve essere, solo per quanto riguarda la Sardegna, una storia senza conclusione, non deve essere una storia senza effetto o con effetti che approfondiscano il dissenso o la differenza o la distanza tra una Regione e l'altra. Ho detto altra volta che, per questo modo di valutare i problemi, l'attesa che si ha nelle Province, in certe Province, non riguarda solo la Sardegna, riguarda pure altre regioni d'Italia; e — sempre senza avere la pretesa di parlare a nome degli autorevolissimi rappresentanti delle altre Regioni — ho sempre speso per esse, come era mio dovere e come sento in nobiltà il mandato, una parola di solidarietà; ho sempre detto che questa attività del Governo in riparazione dei

torti passati deve venire ad un certo effetto, deve venire, come dicevo poc'anzi, ad una buona conclusione. Ogni volta ci si risponde che ci sono già degli istituti che provvedono, la Cassa del Mezzogiorno ed altri Enti che sarebbero allo studio, e leggi particolari. Ma Cassa del Mezzogiorno, Enti od Istituti diversi, leggi o non leggi, quello che si nota nelle Province, così dette depresse, è che il Governo non può lasciarle da parte o ricordarle solo, mettiamo, per fare un esempio, in occasione di elezioni. Leggi o non leggi, quello che si deve notare è che progresso non ce n'è, che modificazioni sostanziali non ce ne sono, e che c'è invece molto regresso.

Ora, riprendendo l'osservazione del giornale « L'Automobile », io vorrei dire all'onorevole Ministro che quel giornale può avere perfettamente ragione e, nella discussione per la battaglia tra la ferrovia e la strada, può perfettamente aver ragione proprio la strada se si lascia che la strada o l'automobile vincano. A questo risultato anzitutto si arriva se si imposta il problema ferroviario su base esclusivamente o prevalentemente economica e di assoluto rendimento, o se si fa soltanto questione di costi. Ma in ordine al problema ferroviario, o almeno al problema ferroviario in alcune parti d'Italia, e particolarmente nella Sardegna, non è ammissibile l'affermazione che si tratta di convenienza economica. Altra volta noi abbiamo rilevato che la Nazione non può abbassarsi sino al punto da considerare la politica ferroviaria come una partita da ragioniere, con il foglio per l'entrata e quello corrispondente e concordante per la spesa. Se le cose si mettono su questo piano, credo che l'Italia non finirà bene. D'altra parte mi sia consentito di ricordare — a parte quello che è nobilmente detto nel discorso dell'onorevole Ministro a questo riguardo, cioè oltre il riferimento all'elemento politico-sociale che è fondamentale nella trattazione del problema ferroviario — che altra volta l'Italia si è permessa di costruire ferrovie, per esempio nella Tripolitania, mi pare anche nella Cirenaica, nell'Eritrea ed anche nell'Abissinia. Perchè ha fatto questo? L'ha fatto certamente o per ragioni di prestigio, o per ragioni di ordine morale, o per stabilire un impulso di incivilimento in quelle popolazioni. Ora, quando si tratta di problemi concreti similari delle Regioni italiane, si vuole fare il conto del ragioniere: questa è cosa assolutamente non ammissibile e che sarebbe condannata, credo, da tutti i settori del Senato come, naturalmente, da tutti i settori dell'opinione pubblica. Se dovessi, come ho già accennato, ricordare i motivi che trovo qua e là svolti nel discorso del Ministro, dovrei dire che quel discorso dà molta ragione alle mie parole e le giustifica. Quindi, qualunque sia la spesa che occorre, lo Stato italiano deve adempiere il suo compito, deve l'Italia mantenere e compiere le promesse verso le popolazioni che hanno atteso e che attendono ancora che si raggiungano gli scopi prefissi anche con sacrifici. Del resto tutta la vita nazionale è una serie di sacrifici. Perchè non sacrificare un tantino per noi?

Mi rendo conto però di questo: che può essere opportuno vedere come intervenire in un momento più che in un altro, e posso anche, pur non avendo competenza per farlo, dare atto delle difficoltà che si possono presentare in determinati momenti per lo svolgimento della azione governativa. Ma quello che non trova giustificazione in me è il perpetuarsi di certe situazioni, è il non voler considerare la necessità di porre rimedio ai malanni, soprattutto a certi malanni storici, e per lo meno di seriamente incominciare. Per certe Regioni la vita è resa veramente difficile, e, fatto il raffronto con altre Regioni, si vede che vi è una condizione di cose che veramente non fa onore all'Italia. Non è più necessario che si scrivano libri o articoli per farla conoscere: essa è notoria. Il Governo la deve avere sempre presente. I Ministri, per lo meno nelle campagne elettorali, sono andati a vedere quella che è nell'Italia meridionale la condizione di vita delle popolazioni, come pure nella Sicilia e nella Sardegna. Ma se le cose stanno in tal modo, è mai possibile che solo in quel momento la valutazione che si dà e la impressione che si riceve delle cose siano buone per i promessi rimedi e che poi si getti tutto al dimenticatoio? Che, passata la festa, non si abbia a parlare più di nulla? Io non lo credo, onorevoli senatori.

Ma scusate questa parentesi che ho aperto nel mio dire; voglia scusarmi anche l'onorevole Ministro.

Tornando all'argomento, dirò che quanto è stato dichiarato nel discorso del Ministro relativamente alla Sardegna non appare molto chiaro, e quando una cosa non mi appare chiara (dipenderà da difficoltà di percezione da parte mia) io sono indotto a rendermene conto con riesame o a chiederne conto.

Le dichiarazioni fatte dal Ministro sono di due specie: una riguarda le ferrovie statali, l'altra le ferrovie in concessione. C'è poi anche un'affermazione di carattere generale; non so quanta parte di questa affermazione debba riferirsi alle ferrovie statali e quanta invece a quelle secondarie. È utile però, anche per la citazione esatta del testo, che io mi rifaccia a quelle dichiarazioni. Dice l'onorevole Ministro: « Per quanto concerne la rete delle Ferrovie dello Stato della Sardegna, il programma dei lavori, ritenuti indispensabili per aumentare la potenzialità delle linee ed incrementare la velocità dei convogli, comprende il rinnovamento di 75 chilometri di binari, la costruzione di una nuova rimessa e di una officina del materiale rotabile a Cagliari, la sistemazione del deposito locomotive e del piazzale della stazione di Sassari, ecc. ».

Quando i giornali, onorevole Ministro, prevalentemente i giornali isolani, hanno riferito le dichiarazioni che ella ha fatto alla Camera dei deputati, non le nascondo che c'è stata una impressione notevolmente buona, ma, mi scusi, per un errore in cui la popolazione è incorsa. È corsa infatti la voce che, anzichè 75 chilometri di binario da rinnovare, fossero 175 chilometri; ed è corsa anche la voce — guardi un po' come vanno le cose! — che il Ministro si preparava (nientemeno!) ad istituire un secondo binario, come a dire che per le ferrovie statali in Sardegna si faceva il doppio binario. Io vedo che c'è stato un errore, senza dubbio, ed errore non di competenti ma di persone che avevano fiducia, e che sperano ancora, che ancora credono. E poichè all'Amministrazione dei trasporti da vari anni a questa parte si dice o si fa dire che ci sia della gente che ha il problema ferroviario della Sardegna sempre davanti, e cerca di spremere il cervello fino al punto di trovare la soluzione delle questioni sempre pendenti; e siccome nel discorso del Ministro è genericamente indicato che si provvederà con locomotive ed a sistemazioni varie a Porto Torres, Olbia e altri punti della rete, tutti gli interessati in attesa gongolavano di gioia, perchè avevano da pensare o speravano che qualcosa finalmente venisse fuori per ciascuno di essi. Ora, però, la natura del mio discorso mette un po' di acqua fredda su tutto questo calore di fantasie, ed io vorrei che l'onorevole Ministro si rendesse conto di tutto questo.

Ma certamente se ne è già reso conto. Voglia credere: io non le attribuisco, onorevole Ministro, niente di meno di quello che ella veramente vuole affermare. Il suo discorso è prova e segno non solo della sua preparazione e della sua preoccupazione, ma anche del proposito di voler giungere a qualcosa di concreto. Tuttavia, se io faccio il raffronto, mi scusi, fra quello che è detto qui per la Sardegna e quello che è detto per tante altre cose giustamente ben fatte per il resto dell'Italia bella, debbo concludere che è troppo modesto il trattamento che si fa a noi. Veda veramente se fosse possibile istituire, per una parte della rete stradale, il doppio binario: non sarebbe soltanto cosa per così dire gradita alle popolazioni, non solo renderebbe giustizia, ma servirebbe nel miglior modo gli interessi stessi della Nazione. Perchè riguardo alla Sardegna, come avviene per tutti i Paesi che non si conoscono o che si conoscono, mi sia consentita l'espressione, a volo d'aeroplano per non dire a volo d'uccello, si hanno delle impressioni che costituiscono già luoghi comuni. Quando torna comodo si dice « fiera popolazione, patriottica popolazione che ha meritato sempre l'attenzione — e chi ne può dubitare? — dell'Italia ». Ma normalmente la Sardegna è l'Isola posta a 200 e più chilometri di distanza da Civitavecchia. Prendendo questo come punto per così dire di distanziamento, ma in effetti di vero distacco, la si trascura. Si pensa che non valga la pena di dedicarle tante premure. Si dice: è un po' fuori mano, non ha ancora l'attrezzatura dei centri turistici dei laghi della Lombardia, oppure delle zone turistiche delle Alpi, non ha ancora quel qualche cosa di speciale e di rilevante che inviti come può invitare per esempio una organizzazione e sistemazione turistica all'americana; non ha quel certo che di nuovo che sia per dir così il mordente che richiami; è ancora

la terra dei nuraghi, ancora la terra antica con una base od organizzazione economica da considerare appunto antiquata. Luoghi comuni. La Sardegna può e deve essere considerata veramente come una forza economica potenziale di primo ordine. Ma se l'Italia la tratta così, se la considera solo dal punto di vista del tornaconto e del passatempo turistico, se l'Italia, la sua Sardegna (cioè una sua Regione, voglia o non voglia) la considera a questo modo, se questo fa, addio progresso, addio miglioramenti, addio trasformazioni.

Riprendendo un accenno fatto poc'anzi relativamente a quella campagna del giornale « L'Automobile », e proprio per riferirmi alle ferrovie, dovrei dire che di questo passo le ferrovie finiranno per procedere a quattro chilometri all'ora e per non avere un solo passeggero. Per quanto si possa essere di natura paziente, per quanto si possa essere osservanti dell'ordine e si possa essere ancora nella educazione della tradizione, i sardi, se debbono andare in ferrova a quattro chilometri all'ora, in ferrovia non ci andranno; di questo passo non un chilogrammo di merce viaggerà in ferrovia. È troppo naturale. E tutti gli interessati nei servizi automobilistici, società, imprese, ditte, che si dànno da fare per collegarsi in maniera sufficiente in una offensiva comune contro la ferrovia, pian piano daranno battaglia e vinceranno sulla ferrovia. Ma se questo accadrà, accadrà perchè il Governo, con estrema colpa, lo avrà permesso, perchè il Governo non avrà difeso le ferrovie, non le avrà migliorate, non le avrà potenziate, non avrà sostituito il materiale, non avrà costretto le Società, che hanno la responsabilità della gestione, a compiere quello che debbono compiere. E di questo passo potremmo andare avanti anche per un secolo, con sussidi e contributi, ma il problema non si risolverà mai, e rimarrà allo stato di prima.

Voglio riferirmi al discorso dell'onorevole Ministro per mettere in rilievo quello che egli pensa e dice a proposito dei servizi automobilistici, dei difetti dei servizi automobilistici, che si vorrebbero totalmente sostituire ai servizi ferroviari. E d'altra parte, per le ferrovie, ho bisogno di mettere in rilievo quella che è la condizione dell'armamento, del materiale rotabile, delle locomotive, soprattutto per Regioni come la mia? Sono cose dette e ripetute fino alla noia, che non devono sfuggire alla vostra meditazione. Come si vede, questo discorso è molto serio o vorrebbe essere molto serio. Se non lo diventa è certamente per mia incapacità. Ma voi governanti e voi onorevoli senatori questo discorso lo dovete considerare per quello che deve essere per sè, per la sostanza, un discorso su un argomento fondamentale per le fortune dell'Isola. Non ve ne potete uscire mettendovi le mani alle orecchie o facendo finta di non sentire o di non comprendere. Denunceremo sempre le condizioni cattive e di abbandono della Sardegna, come del resto fanno altri rappresentanti per altre Regioni d'Italia. Nessuno poi si deve cullare nell'illusione che, col tacere dei problemi di questa fatta, l'Italia possa andare soddisfatta ed orgogliosa per il mondo decantando civiltà, benessere e progresso. Il mondo sa.

Ora, se il Governo non difende la ferrovia, questa sarà vinta. Ma se, per esempio, avesse fatto il Governo qualcosa di quello che ha promesso, avesse corretto le curve, avesse portato un po' di nuove locomotive, avesse adottato senz'altro nelle linee secondarie le automotrici, io non sarei qui a dar segno di irritazione e di dolore, non sarei qui a richiamare ancora l'attenzione vostra su questo problema che ancora una volta chiamo fondamentale per la vita dell'Isola, e la affermata o temuta sconfitta delle nostre ferrovie non si avrebbe.

Cosa si è fatto? Ci sono gli ordini del giorno approvati dal Senato e dalla Camera e che impegnavano il Governo. Ma nessuno di quegli impegni è stato tradotto in realtà. Non vorrei dire che il Governo ha fatto zero, ma certo ha fatto ben poco. Non si dica che la Nazione non si trova in condizioni di fare qualche serio sforzo per le nostre strade ferrate, perchè proprio a testimoniare del nobile sforzo del Governo di migliorare sempre più la rete ferroviaria nazionale c'è una elencazione dell'onorevole Ministro circa i nuovi investimenti e programmi di lavoro, da cui appare che sono stati progettati 15 tronchi ferroviari per 88 miliardi all'incirca. Senza dubbio queste nuove costruzioni rispondono a necessità che chiameremo preminenti. Ma non vi era e non vi è alcuna necessità preminente nella nostra Isola? Non vi è nulla che si debba fare? Possi-

bile che neanche un chilometro di linea sia stato destinato, in queste nuove costruzioni, all'Isola nostra? Possibile che non si sia trovato un qualche cosa, un tantino proprio da destinare a questa popolazione, alla quale fate appello quando vi è l'estrema necessità del Paese? Possibile che non si sia trovato un milione da destinare ai suoi bisogni? Signori del Governo, onorevoli senatori, io devo dire quello che altra volta ho detto: la Sardegna aveva avuto delle promesse, aveva avuto anche dei piani per nuove costruzioni. Al Ministero questi piani debbono esserci. E del resto al Ministero sono giunte le segnalazioni dal Compartimento, senza dubbio ci sono le relazioni che debbono avere illustrato magnificamente la triste realtà delle cose. Dicevo, dunque, che la Sardegna aveva avuto delle promesse, e vi erano dei piani. Ma le costruzioni sono mancate. E badate che per altre Regioni così non si è fatto. Ad esempio — ciò riferisco, non certo con spirito di invidia o di gelosia, argomentando da una voce del bilancio — una legge del 1926 ha assicurato la costruzione di 800 chilometri in Sicilia. Benissimo! Io dico che in Sicilia ci volevano e forse ci vorranno 1800 chilometri; dico che nella Calabria ci vorranno migliaia di chilometri. Ma chiedo come non vi sia stato e non vi sia nulla per la Sardegna. Possibile che non si sia previsto, per la Sardegna, un chilometro solo fra tanti tronchi per i quali si erano preparati piani o progetti? Com'è che di questi non uno solo è andato avanti? Prima vi era la guerra in Africa, vi erano i pennacchi e, scusate, gli accidenti ad ostacolare; poi la guerra di Spagna e poi l'altra guerra. Adesso cosa c'è? Avevamo diritto... (*approvazioni dalla sinistra*) di chiedere che una parte di quei piani venisse realizzata, per lo meno per mettere in comunicazione le varie reti ferroviarie secondarie. Per lo meno quei tronchi dovevano essere costruiti, dovrebbero essere costruiti. Prendo il grafico che è allegato al discorso dell'onorevole Ministro. Guardino gli onorevoli senatori che per mettere in comunicazione le tre reti ferroviarie non ci vuole molto. Il riferimento che faccio non è senza importanza, perchè risponde ad una delle obiezioni che sono state fatte e che vengono continuamente ripetute contro le richieste di provvedimenti, come a dire che ci sono tre reti ferroviarie indipendenti l'una dall'altra e vi è impossibilità di assicurare un servizio completo e regolare. Ma perchè sono indipendenti? Perchè non sono state collegate. Mi pare che la risposta che do non sia troppo difficile, è una risposta di buon senso. Se le avessero collegate, le tre reti sarebbero ora in queste condizioni? No! Cosa ci vuole per mettere in comunicazione la rete secondaria del settentrione con la rete centrale? Un piccolo tronco di 35-36 chilometri fra Martis e Chilivani. Per mettere in comunicazione la rete centrale con quella meridionale? Un piccolo tronco che da Sorgono giunga a Oniferi-Nuoro: saranno 60 chilometri, non di più. Per mettere in comunicazione la rete ferroviaria del centro con la rete del Sulcis che cosa ci vuole? Un tronco che da Siliqua giunga a Villacidro: 10 chilometri di lunghezza all'incirca!

Onorevoli senatori, si sono preparati degli studi a questo riguardo, si è stabilito di fare qualche cosa? No! Adesso vi è la lotta veramente grandiosa tra la ferrovia e l'automobile e bisogna sospendere tutto perchè non si sa come la battaglia si possa concludere! Onorevole Ministro, si metta anche lei in battaglia e vinca. Avrà l'opinione pubblica della Sardegna che certamente le sarà favorevole e la sosterrà, e, anche se la mia voce conta poco, io stesso le farò propaganda, dirò dappertutto quello che ha voluto e vuole fare l'onorevole Ministro.

L'onorevole Mattarella non è nuovo a sentire queste mie osservazioni perchè, nel 1948 o 1949, abbiamo esaminato a Nuoro (in occasione di una sua visita per... un comizio elettorale), in una riunione che egli ha voluto fare, il problema ferroviario sardo, particolarmente del centro, e le comunicazioni tra il capoluogo di provincia, Nuoro, e la statale di Macomer. In quell'occasione l'onorevole Mattarella ha riconosciuto che avevamo ragione e quasi quasi ci accusava di essere pavidi, di non essere fermi, di non chiedere molto. Il rimedio ci deve essere. Il capoluogo di provincia, il centro dell'Isola, non può rimanere staccato dalla rete statale o così male unito come è ora. Non era possibile allora, nel 1949, e adesso, che sono passati più di tre anni, la situazione è ancora più grave.

Mi si è risposto nel 1949-50, essendo Ministro l'onorevole Corbellini, che veramente non si era parlato di una linea statale che doveva sostituire quella attuale ma che si trattava di provvedere necessariamente all'invio di materiale nuovo, all'allargamento delle curve, allo accorciamento del tragitto, in complesso al rinnovamento del tronco. Ebbene dal 1949, da quella riunione, da quando si è parlato qui di una diversa sistemazione, che cosa si è fatto? Io ve lo chiedo e ve lo chiederò sempre, signori del Governo. Avete persino lasciato che i magazzini delle secondarie continuassero ad essere scoperchiati perchè le tegole servivano o devono servire a sistemare le stazioni! Chi va in Sardegna deve assistere a questo spettacolo miserevole e orribile, che con le attrezzature ed i servizi anche una parte delle stazioni va in rovina. Non sono miliardi che si perdono? Magazzini senza tetto, o con le sole travature del tetto, o magazzini inesistenti, tutto quello che riguarda la sistemazione ferroviaria letteralmente alla malora. E adesso siamo in questa situazione, che tra magazzini e stazioni che vanno in rovina, e armamento che non serve — una parte dell'armamento è del 1888; l'onorevole Corbellini può correggermi e può dire se invece è del 1878 o del 1898: ma siamo sempre lì — noi corriamo anche il rischio, ogni estate, di vedere le ferrovie sarde andare in combustione come va il fieno, come vanno i cardi e le erbe secche, come vanno le altre cose che soffrono e muoiono dal gran caldo. Ma se le ferrovie fossero in efficienza, se il materiale fosse diverso, tutte queste brutte cose non avverrebbero, non cederebbero ad esempio le strade ferrate sotto la pressione o il peso delle locomotive, che del resto sono di potenza molto limitata.

Dunque bisogna pur fare qualche cosa.

Per le strade secondarie l'onorevole Ministro ha fatto questa affermazione: « La sistemazione ed il potenziamento di comunicazioni delle ferrovie secondarie e stradali della Sardegna forma oggetto di studio e di proposte da parte del competente Ministero dei lavori pubblici ». Io devo riconoscere che l'onorevole Ministro si è preoccupato di stabilire il raccordo o coordinamento col Ministro dei lavori pubblici, e lo trovo espressamente indicato sia per quanto riguarda certe costruzioni ferroviarie, sia per quanto riguarda la rete stradale in genere. Senza dubbio non può essere una difficoltà insuperabile il dover procedere d'accordo con il Ministero dei lavori pubblici. Ma proprio quella sua indicazione così sintetica non trovo chiara, perchè in essa si dice che la sistemazione ed il potenziamento etc. « forma oggetto di studio ». Gli studi possono essere molto avanti come possono essere di là da venire. Temo che riguardo a questi studi si dica oggi quello che si diceva tre anni fa o venti, o trenta anni fa; e che la stessa cosa verrà ripetuta l'anno venturo. In fin dei conti, da questa situazione di studi, di esame di quel che si può fare ed ottenere, non usciamo, ed intanto i passeggeri attendono invano nelle stazioni che venga utilizzata a dovere la ferrovia, che vengano i treni in orario ed in condizioni da consentire cristianamente il viaggio: cioè non treni che siano ghiacciaie o forni crematori, non treni che viaggino alla velocità enorme di 15 o 20 chilometri orari — perchè questo è il massimo dello sforzo che possono fare — non treni che si riposino nelle stazioni nei giorni di festa, ma treni che siano in sostanza presso a poco quello che sono dappertutto.

L'onorevole Ministro, accennando alla sistemazione delle ferrovie secondarie, ha parlato della legge d'ammodernamento. Io ricordo bene quello che aveva risposto quasi un anno fa l'onorevole Campilli a me che chiedevo intanto provvidenze per necessità urgenti: cioè che c'era la legge sull'ammodernamento e bisognava attendere. Allora tale legge dipendeva dalla Camera, avendola il Senato già approvata. Adesso leggo che in data 28 aprile, salvo errore, la legge è stata approvata.

CORBELLINI. È all'ordine del giorno.

OGGIANO. Poichè l'onorevole Corbellini dice che avremo tra breve qui la legge, anzi sarà scodellata tra breve, mi permetto di osservare che non sono troppo tranquillo per un'altra comunicazione che trovo nel discorso dell'onorevole Ministro, il quale naturalmente dà a quegli elementi politico-sociali, ai quali ho accennato iniziando il mio dire, il peso che essi debbono avere, soprattutto per una Nazione come l'Italia che ci tiene a rivendicare una certa sua posizione per così dire di preminenza morale.

Lo so che egli, dando atto delle dichiarazioni fatte al riguardo anche da altri studiosi, ritiene che non si tratti di una questione meccanica di contabilità, ma si tratti proprio, voglio ripetere le sue parole, di una questione che va risolta con criteri politici, perchè la ferrovia soddisfa « ai più delicati compiti sociali che la rendono strumento di solidarietà umana, un elemento di giustizia livellatrice, che giustifica in pieno la necessità di imporre un onere collettivo, ecc. ». L'onorevole Spoleti si sofferma pure « sul carattere di democraticità delle ferrovie e sui loro servizi politico-sociali ». Orbene, tutti questi elementi, da quando ho iniziato il mio discorso, io cerco di mettere in rilievo, come sempre ho cercato nei miei diversi interventi.

Bisogna quindi tenerli presenti.

Senza dubbio essi sono tenuti presenti per quanto riguarda l'applicazione della legge sull'ammodernamento, e cioè l'applicazione della legge anche in relazione alle possibilità di sostituzione con servizi automobilistici. Però su questo punto io sono un poco preoccupato. L'onorevole Ministro dice: tanti chilometri debbono essere potenziati. Io esprimo — mi scusi la modestia o, starei per dire, la immodestia — la speranza che tutta la rete stradale della Sardegna sarà compresa tra quelle migliaia di chilometri che debbono essere potenziati. Se non fosse così, avremmo da temere il peggio. Dice l'onorevole Ministro che « non è ancora dato di stabilire per quali linee possa prevedersi la sostituzione con servizi automobilistici; le previsioni vanno sugli 800 chilometri. Occorrerà agire con estrema prudenza, ma anche con ferma decisione qualora sia accertata l'esistenza delle condizioni previste dalla legge». Vorrei che per la Sardegna non vi fossero abbandono di linee e sostituzioni. Perciò voglio richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro sul fatto che riguardo alla Sardegna bisogna effettivamente agire con prudenza maggiore di quella che si deve adottare verso le altre regioni.

In un altro punto del suo discorso, criticando proprio quei servizi automobilistici, il Ministro è venuto alla conclusione giustissima che questi si svolgono maggiormente nelle regioni più ricche: in quelle povere spesso non si sviluppano affatto perchè ivi non si spera di realizzare quei guadagni che si realizzano, ad esempio, nella Lombardia. Ora, se la situazione è questa — difetti vari dei servizi automobilistici che non sto ad elencare, perplessità nel sostituire per vari motivi i servizi automobilistici alle ferrovie, necessità di mantenere certi servizi ferroviari per quelle ragioni particolarmente indicate ecc., ecc. — se questo è, mi consenta ancora di esprimere la speranza che ella vorrà dare un'altra volta, come hanno fatto i suoi predecessori, una parola rassicurativa. Ma se si trattasse di dare una parola qualunque di rassicurazione ed io dovessi adattarmi, non ci sarebbe bisogno dell'intervento che sto facendo. Una parola cosiffatta costa anche poco, e poco occorre per accontentarsene. Così di buonumore, e in buona relazione di simpatia, si può trascorrere o far trascorrere gli anni senza fatica e senza apprensioni, sperando sempre, aspettando allegramente fiduciosi, in una forma di ottimismo certamente utile per la vita, ma che chiunque dei senatori che ascoltano può subito qualificare.

Dall'onorevole Ministro io sollecito invece un'altra cosa ed è questa. Ho accennato poc'anzi agli ordini del giorno approvati ed agli impegni assunti. In data 8 luglio 1949 il Senato ha approvato quest'ordine del giorno da me proposto e svolto: « Il Senato invita il Governo a provvedere prontamente: 1) perchè per i tratti per i quali sia possibile, ma sicuramente ed anzitutto per quello Macomer-Nuoro, si attui il passaggio alla rete dello Stato delle linee della rete delle Società ferroviarie private della Sardegna; 2) perchè in ogni caso sia assicurato sulle linee di tale rete, il miglioramento del servizio in continuazione ed unanimemente richiesto dalle popolazioni sarde e dagli enti dell'isola, e per il quale il Governo ha sempre dato assicurazioni e promesse ».

Il 28 giugno 1951 è stato pure approvato dal Senato quest'altro ordine del giorno: « Il Senato invita il Governo ad adottare per le linee ferroviarie della Sardegna in concessione, in attesa che venga definitivamente approvata e divenga operante la legge sui provvedimenti per l'esercizio e il potenziamento di ferrovie ed altre linee di trasporto in concessione, i provvedimenti di contingenza indispensabili ed urgenti, atti a migliorare i servizi ».

Ricordo con piacere le buone parole dette nella occasione della discussione sul progetto del bilancio dei trasporti e dall'onorevole Corbellini (nel 1949) e dall'onorevole Campilli (nel 1951); e ricordo particolarmente con piacere le amichevoli manifestazioni che essi hanno fatto esaminando e consentendo a me di esaminare insieme con loro quale era la situazione e come si intendeva rimediare, al più presto. Da quelle conversazioni io sono uscito con un cuore così grande, come lo si deve avere quando si assiste a degne celebrazioni che veramente debbono riempire di orgoglio e di amore i cuori delle popolazioni. Avevo proprio assistito a quelle manifestazioni, che mi davano l'impressione fossero veramente fraterne e sentite, con trepidazione da un lato, ma dall'altro con un senso immenso di gratitudine, che non ho celato ai miei conterranei quando sono rientrato nella mia regione. Ebbene, dopo di allora (è la quarta volta che faccio questa domanda) che cosa si è fatto? Quegli ordini del giorno quale esito hanno avuto? La Sardegna si è sempre battuta per il passaggio, dalle Società private allo Stato, della gestione delle ferrovie. Quel che si è fatto per le statali si deve fare per le altre ferrovie. Se lo Stato spende tanto denaro per contribuzioni e sussidi, l'importo di queste contribuzioni e di questi sussidi è meglio venga speso nel mantenere questo ingente, indispensabile patrimonio suo con la gestione diretta. Tale passaggio la Sardegna reclama ancora. Ma, poi, senza di questo, possibile che non vi sia nulla da fare?

Ho rilevato con grande piacere che nella discussione di questo stesso bilancio alla Camera dei deputati, quando si è passati all'esame degli ordini del giorno ed alle dichiarazioni del Ministro, è intervenuto il Presidente, onorevole Gronchi ed ha detto: « Ella, onorevole Ministro, incidentalmente ha accennato nel suo discorso ad alcuni ordini del giorno. Le debbo ricordare che, secondo quanto noi abbiamo stabilito, la accettazione dell'ordine del giorno significa impegno di esecuzione di quanto è contenuto nell'ordine del giorno ».

Orbene, non sono io il primo a rilevare che qui di ordini del giorno ne sono stati presentati e votati sempre parecchi, e impegnativi per il Governo. Ma mi sia consentito di sottolineare che, se ordini del giorno come quelli che ho letto sono stati accettati o votati dal Senato, il dovere del Governo era di provvedervi. A distanza di tre anni, da quell'ordine del giorno relativo al passaggio alla rete di Stato del tronco Nuoro-Macomer, nulla si è fatto. E qualche cosa si doveva pur fare. All'onorevole Mattarella, il quale diceva allora di avere in preparazione un progettino, vorrei domandare: come è finiti quel progettino? O è sempre presso una Commissione di studio? E si può sapere cosa fanno queste Commissioni di studio?

Mi avvio alla fine. Il tema, per la parte politico-sociale che riconosco preminente, mi tenterebbe a continuare in una discussione che certamente interesserebbe l'onorevole Senato, ma voglio concludere. E concludo con un invito preciso. Se quelle parole dell'onorevole Gronchi hanno un fondamento, se la volontà del Senato, quando approva qualcosa, deve essere rispettata, se il Governo ha trovato il modo di stanziare somme per opere pubbliche in regioni o zone anche depresse ma in genere più progredite assai della nostra, si deve ascoltare ed esaudire il richiamo e far qualcosa anche per noi, a non lasciarci delusi.

Vogliano gli onorevoli senatori perdonare a me provinciale, che ancora ho fede in molti princìpi nobili ed alti, se richiamo l'attenzione dell'onorevole Ministro sulla necessità di mantenere le promesse, di non dar l'impressione che l'Italia, una volta scampata ai pericoli, abbandona al triste destino quelli che in certi momenti gravissimi della sua vita ha chiamato i suoi figli migliori. (*Vivi applausi dalla sinistra. Congratulazioni*).

Presentazione di disegno di legge.

ZOLI, *Ministro di grazia e giustizia*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZOLI, *Ministro di grazia e giustizia*. Ho l'onore di presentare al Senato, a nome del Ministro delle finanze, il disegno di legge:

« Proroga dell'autorizzazione al Governo di sospendere o ridurre i dazi della vigente tariffa doganale, prevista dall'articolo 2 della legge 24 dicembre 1949, n. 993 » (2458).

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro di grazia e giustizia della presentazione, a nome del Ministro delle finanze, del predetto disegno di legge, che sarà stampato, distribuito e assegnato alla Commissione competente.

Ripresa della discussione.

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

RIZZO GIAMBATTISTA. Onorevoli colleghi, è singolare ventura che il bilancio dei trasporti quest'anno, come l'anno scorso, debba discutersi a luglio, nel massimo del calore, quando le forze fisiche ed intellettuali di ciascuno non sono certamente allo *zenit*. Se la regola dovesse consolidarsi, l'anno venturo dovremmo pregare l'onorevole Ministro, che anche lui subisce le conseguenze di questa situazione, di fornirci per la discussione del bilancio uno di quei vagoni refrigeranti che sono tanto utili per le nostre esportazioni ortofrutticole!

Abbiamo sotto gli occhi un documento contabile, il bilancio, cui dobbiamo dare forza ed autorità di legge. Ma se noi dovessimo attenerci esclusivamente a questo documento, ben poco potremmo desumere di indirizzi di politica dei trasporti, perchè lo stato di previsione della spesa non ci offre alcuna precisa direttiva in materia di trasporti.

Come lo stesso onorevole relatore ha ricordato, abbiamo uno stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, che è sostanzialmente il piccolo bilancio preventivo dell'Ispettorato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, il quale si aggira sui venti miliardi, con un aumento di tre miliardi circa rispetto all'anno scorso, che però è in gran parte dovuto alla maggiore spesa per il disavanzo di quelle ferrovie in concessione, di cui poco fa ha così vivamente parlato il senatore Oggiano. C'è poi lo stato di previsione dell'entrata e quello della spesa della grande azienda autonoma, le Ferrovie dello Stato, che segna cifre di centinaia di miliardi. Ma da esso, agli effetti della valutazione di una politica dei trasporti, ben poco si può trarre, se noi teniamo conto che le spese di investimento, che sono poi quelle che indicano la direzione verso cui ci si muove nel campo dei trasporti ferroviari, si limitano addirittura a pochi miliardi.

Fortunatamente però, al di fuori di questo documento contabile che dobbiamo tradurre in una legge dello Stato, possiamo considerare altre leggi statali, come quella (che ieri felicemente è stata votata dalla Camera dei deputati) sulla spesa di 19 miliardi circa per il rinnovamento del materiale rotabile; e possiamo valutare i piani di investimento dei quali alcuni preparati del Ministero dei trasporti (il famoso piano di 160 miliardi, su cui tornerò tra poco) ed altri dalla Cassa per il Mezzogiorno (il piano dei 75 miliardi per l'ammodernamento delle ferrovie nell'Italia meridionale e nelle Isole).

Volendo con questo più ampio orizzonte parlare della politica dei trasporti, dobbiamo ancora una volta prendere le mosse da un fatto tecnico di circa trent'anni fa, che ha costituito (se l'espressione non è forte) una specie di bomba atomica nel campo dei trasporti terrestri, cioè dalla diffusione della utilizzazione dei motori « Diesel » nell'automobilismo industriale. Allora sostanzialmente è sorto, e si è aggravato sempre più, quel problema di coordinamento dei trasporti, dovendo poi le leggi tenere necessariamente conto di questo decisivo fatto tecnico. Infatti nel 1931, nel 1932, nel 1935 e poi nel 1939, per non tener conto delle leggi più recenti, il legislatore si è dovuto preoccupare ed ha cercato di disciplinare un fenomeno che assumeva tutti gli aspetti di un grande problema economico e politico.

Quale politica si deve fare oggi? Come si deve attuare questo coordinamento, questa razionalizzazione o, come ad altri piace dire, questo riordinamento dei trasporti terrestri?

Qua ci troviamo addirittura nel campo delle parole magiche, perchè sono parole che vengono ripetute da alcuni con una fede così viva come se il ripeterle significasse già la risoluzione di quel problema che esse sintetizzano!

Ma in realtà, ed è questo il primo punto da tener presente, per la risoluzione di questo problema manca la stessa compiuta elaborazione tecnica che sarebbe necessaria per portare a conclusioni comunemente accettate. Io aggiungo che mancano forse gli stessi presupposti psicologici della risoluzione del problema politico ed economico del coordinamento.

Mi richiamo ad un fatto che si è verificato in un Paese a noi vicino, sia pure di diverso livello economico e di diversa struttura anche

nel campo dei trasporti, cioè nella vicina Svizzera. Ricorderete che in Svizzera si votò una legge che tendeva al coordinamento dei trasporti mediante la disciplina del particolare settore dei trasporti su strada di merci per conto di terzi. Orbene la legge, secondo la Costituzione svizzera, fu sottoposta ad un *referendum* popolare il quale, sia pure con una stretta maggioranza, si pronunciò in senso contrario a quella disciplina che si tendeva ad attuare. Quindi dovrebbe trarsi la conclusione che il popolo svizzero fosse e sia contrario ad ogni disciplina nel campo dei trasporti su strada (da lasciare pertanto alla incontrollata iniziativa privata) o che almeno fosse e sia contrario ad ogni disciplina imposta dall'alto.

Ma in quella stessa Svizzera in cui, per i trasporti merci su strada per conto di terzi, a partire dal 1° aprile 1950 è escluso ogni intervento del potere pubblico, abbiamo un massiccio intervento dell'Amministrazione pubblica nel campo dei servizi viaggiatori su strada affidati in buona parte alla gestione diretta delle Poste. Sembra quindi molto difficile trarre da queste due contraddittorie politiche nel campo dei trasporti su strada una conclusione univoca sull'indirizzo di un Paese a cui ci legano tante affinità, anche se esistono notevoli differenze.

C'è poi l'esempio inglese: il recente annunzio del Governo di Churchill sulla denazionalizzazione di ciò che qualche anno fa era stato nazionalizzato indubbiamente obbedisce anche a presupposti politici. Ma tecnici molto seri, e non sviati da particolari considerazioni di natura politica, avevano già espresso molti dubbi e messo in luce le grandissime difficoltà di risolvere, attraverso la nazionalizzazione, il problema dei trasporti su strada già affidati alle imprese private.

Se vogliamo trarre una conclusione da questa mancanza di elaborazione tecnica compiuta e sicura, tale da poter essere consacrata in sede legislativa, da questa mancanza di un consolidato convincimento popolare in materia, da questo alternarsi di politiche opposte nel campo dei trasporti, possiamo arrivare alla constatazione che noi siamo ancora in una fase di trapasso. Ciò anche perchè non sappiamo oggi come dobbiamo coordinare territorialmente questo settore dei trasporti terrestri, cioè se dobbiamo coordinarlo sul piano nazionale (il che imporrebbe alcuni determinati problemi per cui varrebbe esclusivamente l'intervento sia delle Assemblee legislative nazionali che del Governo nazionale) oppure sul piano supernazionale, se riteniamo conveniente per il nostro Paese prendere in considerazione e portatare ad una concreta soluzione il problema del cosiddetto *pool* dei trasporti di cui recentemente si è tanto parlato.

L'onorevole Malvestiti non crede evidentemente alle parole magiche come non ci credo io; e quindi, invece di teorizzare sul coordinamento, ha espresso un concetto che mi sembra di assoluta saggezza (mi piace dargliene atto in questa sede legislativa) cioè che in questa materia, proprio perchè siamo in una fase di trapasso, dobbiamo attenerci ad un criterio di « approssimazioni successive », come mi pare abbia detto autorevolmente nell'altro ramo del Parlamento.

In relazione con questo principio cui egli intende attenersi nella direzione del suo dicastero, ha ritenuto di dovere ritirare il disegno di legge sul Consiglio superiore dei trasporti. Di questo ritiro ha dato una giustificazione: egli intende che in un eventuale Consiglio superiore dei trasporti il numero dei componenti non funzionari sia maggiore del numero dei componenti funzionari, perchè, come ha detto, l'opinione dei suoi funzionari può sentirla molto più agevolmente nelle Commissioni ministeriali.

Non voglio entrare ... nel subcosciente dell'onorevole Ministro, ma ritengo che ci sia un altro motivo di gran lunga più importante che ha pesato sulla sua determinazione, perchè, se si fosse trattato soltanto della composizione del Consiglio dei trasporti, evidentemente attraverso un emendamento egli sarebbe potuto agevolmente giungere a quelle conseguenze cui intendeva giungere.

La verità è, come vi ho detto in altra discussione, che lo stesso problema del Consiglio superiore dei trasporti non è ancora giunto alla sua maturazione. Non dobbiamo dimenticare che è stato discusso già dal Senato, e si trova ora all'esame dell'altro ramo del Parlamento, il disegno di legge sulla formazione di un altro organo che dobbiamo costituire perchè è la Costituzione stessa che ci impone di costituirlo: il Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro.

Prima di accrescere gli organi consultivi — con le conseguenze sulle quali mi sono soffermato e che non torno a ribadire perchè vorrei abbreviare al massimo possibile questo mio intervento — è conveniente attendere non soltanto la formazione, ma anche il concreto funzionamento di questo organo di consultazione nel campo dell'economia e del lavoro.

È indubbio che i problemi che oggi affannano l'intelletto degli studiosi e dei governanti nella materia dei trasporti sono problemi di economia; e non sono soltanto problemi economici (singoli o coordinati) dei vari settori di trasporto, ma piuttosto problemi economici particolari da coordinare con quelli economici generali della Nazione, come può fare meglio un Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro.

Accettiamo dunque la politica delle approssimazioni successive, ma poniamoci subito il quesito: è forse una politica dello stare fermi, cioè del non prendere decisioni anche quando le decisioni sono urgentemente reclamate dalle circostanze? Non lo credo, ed i fatti lo comprovano. A mio avviso (voglio dare anch'io un'altra formula, se pure meno autorevole, da aggiungere a quella dell'onorevole Ministro) la politica delle approssimazioni successive, tradotta in altre parole e con un diverso significato, si può definire anche come politica della uguaglianza delle basi di partenza nei vari settori dei trasporti; cioè brevemente, come politica dell'ammodernamento. È appunto quella politica che il Governo sta seguendo col concorso del Parlamento, per cui proprio domani o posdomani ritornerà per la discussione davanti a questa Assemblea il disegno di legge sull'ammodernamento del particolare settore dei trasporti ferroviari in concessione.

Onorevoli colleghi, per coordinare bisogna anzitutto portare possibilmente allo stesso livello tecnico, perchè, se si vogliono coordinare due settori di trasporti, l'uno al più perfezionato grado tecnico e l'altro che invece non ha potuto risentire dei benefici della tecnica moderna, si coordina evidentemente male. Pensate che cosa sarebbe avvenuto se nel 1945-46 si fosse voluto coordinare prendendo per base lo stato di fatto per cui un settore notevolissimo dei trasporti terrestri, quello ferroviario, era quasi praticamente scomparso! Qua c'è da fare solo una considerazione e da dare solo un consiglio; cioè che se è vero che la politica da seguire è quella dell'ammodernamento, non è però conveniente ammodernare, con spese considerevoli per il bilancio dello Stato, quello che domani, anche secondo le più caute previsioni tecniche, dovrà essere soppresso o non potrà essere reso economico.

La stessa politica dell'ammodernamento ha d'altra parte avuto effetti singolari nel campo particolarmente importante dei trasporti che è quello dei trasporti ferroviari. Una serie di provvedimenti particolari, dettati anche dell'assillo della concorrenza, possono essere valutati sotto questo aspetto generale. A mio avviso, per esempio, anche la politica della ricerca del risparmio in ogni campo (non parlo di risparmio nel campo del personale per non suscitare le obiezioni del collega Massini) per cui il consumo del carbone oggi si trova al 69 per cento rispetto a quello del 1946-47, è una politica di ammodernamento.

Se poi si studiano nuovi e più comodi servizi per l'utente, si tende a mettere il servizio ferroviario all'altezza dei bisogni moderni. E qua ho rilevato un suggerimento che mi pare degno di considerazione, che si legge nella bella relazione del senatore Panetti; cioè, tenuto conto che oggi l'utente del mezzo ferroviario è soprattutto l'utente delle terze classi, bisogna studiare maggiori comodi per questa grande massa di utenti anche nel trasporto notturno. Il problema dei vagoni letto, non sotto l'aspetto di traffico di lusso, è un problema che chiunque di noi che abbia esperienza in materia ritiene debba essere seriamente studiato e risolto come è stato studiato e risolto in altri Paesi, tanto più data la configurazione del nostro Paese che rende molto frequenti, soprattutto per certe destinazioni, i viaggi notturni.

Ed è anche politica di ammodernamento la nuova politica delle tariffe, problema questo di una gravità eccezionale su cui non mi soffermo se non per dire che bisogna approvare pienamente, nel sempre più grave contrasto fra strada e rotaia, l'indirizzo che non vuole gravare sulle merci ricche le quali altrimenti troverebbero, anche all'infuori di ogni criterio di economicità, la via comoda dell'automezzo; e così anche quella politica che tende ad abolire distinzioni che oggi possono sembrare supe-

rate, come quella fra piccola e grande velocità; e soprattutto la politica che tende ad assicurare il servizio da porta a porta per eliminare l'*handicap terminal* della ferrovia che pesa sull'utilizzazione di quel mezzo di trasporto. In ciò credo che una certa funzione possa continuare ad assolvere anche l'Istituto nazionale dei trasporti, che ho l'onore di presiedere.

Tenedo conto di questa necessità di ricerca di ogni mezzo per razionalizzare il servizio ferroviario, non vedo perchè, a differenza di quanto si è detto ieri in questa Aula, non debba essere considerata anche la possibilità dell'appalto per certi servizi ferroviari, non ritengo cioè che l'appalto *a priori* debba considerarsi un sistema pericoloso se può assicurare un risparmio all'Amministrazione ferroviaria, garantendo nello stesso tempo i legittimi interessi dei lavoratori alle dipendenze degli appaltatori.

In sostanza, onorevoli colleghi, mentre tanto si parla di ammodernamento, di razionalizzazione, di coordinamento, si ammoderna, si razionalizza e si coordina, forse non raggiungendosi quella perfezione assoluta che è vagheggiata tanto dai teorici, ma che la vita, specie quella mutevole dei traffici, non permette di raggiungere. Basta tenere sempre davanti agli occhi, nella distribuzione del traffico, il criterio del minimo mezzo, della economicità nella utilizzazione dei vari mezzi di trasporto; bisogna cioè garantire il più conveniente servizio pubblico nell'interesse esclusivo della collettività. A questo proposito vorrei aggiungere che, forse, molti entusiasti del coordinamento, che concepiscono il coordinamento solo come chiusura indiscriminata di una serie di tronchi ferroviari, non tengono sufficiente conto del fatto che il coordinamento può portare appunto ad estendere ai trasporti su strada le obbligazioni sociali ed i vincoli tariffari dei trasporti su rotaie. In sostanza, come è stato fatto giustamente rilevare, caratteristica del servizio pubblico è la obbligatorietà del trasporto con eguaglianza di prezzi e condizioni preventivamente note ed approvate dagli enti tutori. Se questa caratteristica del servizio pubblico viene mantenuta per tutti i trasporti su strada e su rotaia, siano essi affidati all'industria privata o allo Stato, il problema del coordinamento viene ad assumere un particolare significato economico e sociale.

Vorrei ora rapidamente dire qualche cosa sul problema del completamento della ricostruzione e dell'ammodernamento delle ferrovie statali, cioè sui piani di spesa ferroviaria indicativi di una particolare politica nel campo dei trasporti.

È avvenuto un fenomeno alquanto curioso, cioè che parlando sempre di ricostruzione già compiuta, mentre esattamente si doveva parlare di compiuta prima fase di ricostruzione, si è finito col dimenticare da parte di parecchi che la ricostruzione non è affatto compiuta. Per accorgersene basta tener conto delle cifre che sono state opportunamente riportate nella relazione: le carrozze sono ad una percentuale inferiore al 70 per cento dell'anteguerra, le elettromotrici e le locomotive elettriche sono all'incirca all'80 per cento. Se si tiene conto che, a differenza del traffico merci, il traffico passeggeri è in aumento, non possiamo davvero non preoccuparci del rammodernamento del parco ferroviario.

Ma soprattutto dobbiamo tener conto dei progressi tecnici indipendentemente dal presupposto della ricostruzione; noi dobbiamo mirare ad ottenere il massimo progresso nel settore del trasporto ferroviario. Io ricordo che, discutendosi l'ammodernamento delle ferrovie concesse, fu approvato un ordine del giorno che io ebbi a proporre e che pare abbia avuto una fortuna maggiore di altri ordini del giorno, il quale partiva da questo concetto ovvio, cioè che dal momento che lo Stato si sottoponeva a sacrifici finanziari ingenti per ricostruire e ammodernare le ferrovie in concessione, era opportuno che guardasse anche alla sua grande rete di gestione diretta e che quindi approntasse nei limiti del possibile i mezzi finanziari per arrivare al rammodernamento.

Ora ci troviamo di fronte al piano dei 160 miliardi del quale in verità si è parlato anche troppo (ce ne ha parlato lo stesso ministro Malvestiti ... una data fatidica, il 28 ottobre 1951, nell'altro ramo del Parlamento) ma fino ad oggi non è stato portato alla sua pratica attuazione, perchè si dice (e mi duole che proprio in questo momento l'onorevole Ministro dei trasporti si sia dovuto temporaneamente assentare) esistono

varie difficoltà che il Tesoro e la Cassa depositi e prestiti (il finanziamento, a quanto so, si farebbe attraverso la Cassa depositi e prestiti) avrebbero opposto. Io vorrei sperare, ed ora mi rivolgo all'onorevole Sottosegretario che è presente, che l'onorevole Malvestiti, che ha lasciato così buon ricordo di sè nel campo del Tesoro, possa trovare rapidamente i mezzi per superare queste difficoltà, se difficoltà ci sono.

I 160 miliardi in una certa misura servono alla ricostruzione, in buona parte servono anche a quel piano di elettrificazione che in realtà trova larghissimi consensi nelle Assemblee parlamentari, e che anche io sento di dover sostenere anche se, almeno per certi tecnici, spinto ad là di certi limiti ponga la necessità di riconsiderare se sia conveniente.

Quello che mi sembra chiaro è che questi limiti non sono stati ancora raggiunti e che quindi ... (*interruzione del senatore Massini*) noi possiamo serenamente invitare il Governo a proseguire in questo piano di elettrificazione che incide su una delle spese più notevoli del bilancio ferroviario, cioè su quella spesa di 24 miliardi all'incirca, che rappresenta il totale della spesa per ogni fonte di energia di trazione.

CORBELLINI. Le Ferrovie pagano 3 lire al chilowattora e quindi sono in condizioni di favore.

RIZZO GIAMBATTISTA. Il risparmio del piano di elettrificazione incide evidentemente sul carbone ...

CORBELLINI. D'accordo.

RIZZO GIAMBATTISTA. ... non sull'energia elettrica che le Ferrovie hanno la fortuna, dirò così, di comprare o di utilizzare à così basso prezzo.

Abbiamo visto gli effetti della elettrificazione anche in un caso recentissimo, perchè mi si dice che, essendo stata completata l'elettrificazione della linea Barcellona-Messina, il problema del coordinamento si è quasi risolto di per se stesso, come per virtù magica, per usare ancora una volta questa espressione, poichè l'utente, il quale non ha simpatie speciali verso l'uno o l'altro mezzo di trasporto, ma ha il desiderio perfettamente giustificato e legittimo di viaggiare nel migliore dei modi, avendo trovato che con l'elettrificazione si tornava a viaggiare bene, è tornato spontaneamente alla ferrovia, anche per quel piccolo percorso di poche decine di chilometri in cui la concorrenza su strada può agire più decisamente.

Vorrei ancora richiamare l'attenzione del Governo su un problema più limitato ma che ritengo di dovere sottomettere al suo giudizio. In questo piano di elettrificazione a mio avviso si è commesso un vero errore perchè, dovendosi provvedere all'elettrificazione di determinate linee della Sicilia, si è parlato solo della elettrificazione delle linee Messina-Palermo e Messina-Catania. Ora, data non soltanto l'importanza turistica che Siracusa ha sempre avuto (confermata anche recentemente dalle rappresentazioni classiche cui ha partecipato lo stesso Capo dello Stato) ma soprattutto in vista dell'importanza, ai fini dell'esportazione, di certe zone (come la zona intorno a Lentini, ad Augusta e a Siracusa e quella litoranea della provincia di Ragusa) non si capisce proprio perchè si vorrebbe intanto limitare l'elettrificazione, in difformità con le promesse fatte, al tratto Messina-Catania, senza estenderla a quello Catania-Siracusa, con possibilità anche di sistemazione del tratto di linea Targia-Siracusa su cui ieri si è intrattenuto il senatore Di Giovanni, alle cui considerazioni io per brevità mi richiamo.

In conclusione ritengo che il piano di elettrificazione della Sicilia debba essere rivisto, perchè non ci possiamo contentare della promessa che la Catania-Siracusa sarà elettrificata in un secondo momento o con i risparmi derivanti dai ribassi d'asta negli appalti delle altre linee da elettrificare. Si vada molto cauti nella politica ferroviaria di nuove costruzioni (e qui non sono del tutto d'accordo con qualche mio collega siciliano, perchè, salvo la Caltagirone-Gela e qualche altro tratto, non posso non riconoscere che anche in Sicilia bisogna andare con somma ponderazione nelle nuove costruzioni ferroviarie) ma si sistemino, soprattutto attraverso l'elettrificazione e il raddoppio del binario, le tratte più importanti della rete ferroviaria, anche per metterle in condizioni di resistere alla concorrenza.

E veniamo ora brevemente all'altro programma straordinario, quello della Cassa per il Mezzogiorno, cioè a quel programma di 75 miliardi di nuove costruzioni ferroviarie nell'Italia meridionale, che ha portato perfino ad una modificazione nella composizione del Comitato in-

terministeriale della stessa Cassa di cui verrà a far parte anche il Ministro dei trasporti.

Dobbiamo compiacerci che con questo piano di 75 miliardi sia stata soddisfatta una esigenza formulata dal Senato attraverso un mio ordine del giorno, che fu votato a maggioranza con l'appoggio dei più vari settori dell'Assemblea. Ricordo che in quella occasione mi dette un ausilio prezioso l'amico senatore Priolo.

Il programma di sistemazione di linee ferrate a forte traffico dell'Italia meridionale e insulare in concreto non era, almeno nella intenzione dichiarata di quelli che proposero l'emendamento e nella stessa primitiva intenzione del Consiglio dei ministri, altro che il programma del raddoppio della linea Reggio Calabria-Battipaglia. Le considerazioni che il Ministro dei trasporti ha esposto nell'altro ramo del Parlamento confermano che era assolutamente necessario, per l'economia generale del Paese, passare subito al potenziamento di quella linea ferroviaria, perchè egli ci ha ricordato che il traffico (e qui constatiamo come in certi casi la ferrovia non sia affatto superata ma risponda a bisogni essenziali) verso la Sicilia è aumentato del 43 per cento e quello dalla Sicilia del 23 per cento. E si può aggiungere che questo traffico aumenterà in una proporzione forse oggi imprevedibile — nè potrà essere del tutto soddisfatto con la possibile intensificazione dei trasporti marittimi — nel momento in cui troveranno attuazione i grandiosi piani di bonifica e di industrializzazione della Sicilia e della Calabria.

Ora, se le punte stagionali di questa linea ferroviaria superano del 50 per cento la media del traffico, come mai il programma, che era previsto come un programma di raddoppio di tutta la linea Battipaglia-Reggio Calabria, si è poi ridotto al programma minore del raddoppio di 130 chilometri (o di 160 chilometri, se si considerano i nuovi posti d'incrocio) su circa 400 chilometri della linea? So benissimo che la spesa globale per il raddoppio della Battipaglia-Reggio Calabria è stimata da alcuni tecnici in cento miliardi e da altri in una cifra inferiore; ma indubbiamente, se lo stanziamento doveva obbedire allo stesso presupposto per cui era stato fatto, mi sembra che questo programma non doveva ridursi al punto che forse fra pochissimi anni, per questa linea vitale per l'economia di due Regioni e quindi per l'economia nazionale anche agli effetti della bilancia dei pagamenti, noi dovremo tornare ad occuparcene in sede legislativa e, se non ci saremo noi, dovranno tornare ad occuparsene i nostri successori ed i Governi che allora reggeranno il nostro Paese. Infatti non sono necessarie particolari doti profetiche per arrivare alla conclusione che questa ridotta sistemazione del doppio binario, se pure accrescerà del 50 per cento la potenzialità della linea, non potrà soddisfare al di là di pochissimi anni le sempre crescenti necessità dell'economia delle due Regioni.

In verità io non mi lamento che in questo programma straordinario dei 75 miliardi sia stata anche inclusa per la Calabria quella linea jonica che sta tanto a cuore a qualche nostro collega, perchè in sostanza la linea jonica può servire agli stessi fini cui tende il doppio binario della Battipaglia-Reggio Calabria. Ma mi meraviglio che in questo programma straordinario, che dovrebbe servire esclusivamente alla sistemazione di linee ferroviarie a forte traffico, necessarie per lo sviluppo economico di determinate Regioni, si trovi anche l'acquisto di dodici locomotive Diesel, come se ci fosse bisogno di un programma straordinario per potenziare una qualsiasi linea attraverso l'acquisto di locomotive o per fare lavori di ordinaria amministrazione.

In sostanza ritengo che anche questo problema dell'impiego dei 75 miliardi per costruzioni ferroviarie straordinarie nell'Italia meridionale possa e debba essere rimeditato.

Non dirò ora molto sulle ferrotranvie in concessione anche perchè fra giorni dovremo ridiscutere il disegno di legge che abbiamo a suo tempo approvato e che purtroppo ci torna dalla Camera dopo ben quindici mesi, cosa che in sostanza ha diminuito lo stesso valore del disegno di legge. Infatti, l'estremo tentativo di risanamento di quel settore dei traffici che io misi in rilievo allora nel mio discorso — con un concetto ripreso avanti la Camera dei deputati dall'onorevole Ministro — doveva essere attuato, ai fini del suo stesso successo, con grande rapidità.

Su questo punto possiamo apprezzare anche le modifiche della Camera che tenderebbero a fare attuare il programma in un numero inferiore di anni, ma dobbiamo anche

tenere conto delle assennatissime considerazioni del senatore Panetti che, da buono scienziato, amando i numeri e il significato che se ne può trarre, ci ha dimostrato che con gli stanziamenti proposti non si può integralmente eseguire la legge, anche se fosse vera la previsione del Ministro dei trasporti, e cioè che ben 800 chilometri di linea possano essere trasformati con la sostituzione del servizio automobilistico al servizio ferroviario.

Bisogna quindi supporre che, se la legge dovesse essere approvata senza modifiche, fra non molto tempo il Ministro dei trasporti sentirebbe il bisogno di ritornare davanti al Parlamento per maggiori fondi.

Poche parole anche su quell'altro importantissimo settore che è quello dei trasporti su strada. Vorrei solo dire che si può ritenere oggi chiusa, per quel settore dei trasporti, la fase della giovinezza impetuosa e poco disciplinata che ha provocato del resto effetti notevoli in un momento difficilissimo, quando nel dopoguerra è servita a dare ai cittadini ed alle merci la possibilità di spostarsi da un luogo ad un altro, nella paralisi di ogni altro mezzo di trasporto. Ma indubbiamente quella prima fase si può oggi ritenere chiusa; e si passa quindi a quella della maturità consapevole e disciplinata, cioè alla fase in cui anche questo settore deve essere ordinato e direi, prendendo in prestito una parola da altro campo di studi, istituzionalizzato.

Questo è il motivo per cui ho accolto con piacere il proposito del Ministero dei trasporti di mandare avanti il problema delle autostazioni, che ha un'importanza di gran lunga superiore a quella che si può desumere dal semplice fatto di costruire edifici o aprire biglietterie nei luoghi dove possono partire o arrivare gli automezzi. In sostanza, infatti, l'autostazione (che ha già avuto un primo riconoscimento nella legislazione regionale siciliana) vuol dire, e ben l'ha ricordato il Ministro alla Camera, partenze ed arrivi obbligati e conosciuti (entriamo cioè pienamente nel concetto del servizio pubblico), conoscenza da parte del pubblico non solo delle tariffe, ma anche degli orari e diritto alla regolarità di essi per la possibilità di coincidenze, ed infine un rafforzamento del controllo pubblico che indubbiamente può essere reso più facile dal fatto che tutte le autolinee di una città partano ed arrivino in un determinato posto.

Vorrei però richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro sul mezzo per raggiungere il fine desiderato. Ci si è orientati verso la costituzione di società di azionariato misto ed in prevalenza statale: ritengo che questa sia una forma sciolta di intervento dello Stato nel campo economico che ha già esempi notevolissimi nel nostro Paese, e non soltanto nel nostro Paese. Però questa forma con la quale lo Stato si presenta nella veste formale di società privata per il raggiungimento di fini collettivi, e quindi ammette la partecipazione di privati interessati che agiscano in quel determinato settore dell'economia, può avere indubbiamente qualche inconveniente ai fini fiscali e per quanto riguarda le possibilità di espropriazione non legata a troppe formalità, tanto più che, non essendo possibile trovare sempre aree assai vaste per la costruzione di queste autostazioni, si dovrà spesso provvedere alla espropriazione per fini di pubblica utilità.

In conclusione la possibilità di costituire un ente pubblico al posto di una società di azionariato statale non mi pare possa essere *a priori* scartata, anche perchè la costituzione per legge di questo ente pubblico potrebbe portare ad una discussione approfondita del problema in sede parlamentare.

I trasportatori privati, anche se tutelano energicamente i loro interessi, fanno spesso richieste sennate, soprattutto quando, partendo dal presupposto che l'automobile contribuisce in così larga misura alla finanza pubblica, invocano un largo piano di sviluppo e ammodernamento della rete stradale. E per il soddisfacimento dei bisogni delle piccole comunità (per cui del resto l'iniziativa privata è stata ottima perchè oggi anche piccole frazioni hanno trovato modo attraverso l'autobus di inserirsi nella vita nazionale) non si può rigettare *a priori* la possibilità di sovvenzioni al concessionario per permettere l'istituzione di un servizio automobilistico sia là dove l'iniziativa privata non ha trovato alcuna convenienza, sia per alleviare il peso di alcuni compiti sociali che anche le autolinee possono soddisfare. Se una determinata corsa, ad esempio, ha scarsissimo traffico perchè serve quasi

esclusivamente a trasportare alcuni studenti al vicino centro di studio o ammalati e loro congiunti al vicino ospedale, non vedo perchè lo Stato non debba considerare, sia pure con ogni cautela, la possibilità di sovvenzioni. Noto ora l'espressione di dubbio dell'onorevole Malvestiti e del sottosegretario Focaccia; ma ho già premesso che si dovrebbe esaminare con ogni cautela l'opportunità di interventi finanziari che per legge dovrebbero essere previsti solo per casi ben determinati, perchè certamente, in caso contrario, molti farebbero pressioni sul Ministero per avere le sovvenzioni anche senza averne assoluto bisogno.

Per la sistemazione del settore delle autolinee passeggeri è infine bene che siano portati avanti celermente gli studi per la riforma della legge del 1939; studi affidati ad una Commissione, di cui mi onoro di far parte e che l'onorevole Ministro ha insediato pochi giorni fa con alcune indicazioni che saranno tenute ben presenti come politica del Governo, che, se abbiamo ben capito, è diretta sostanzialmente a mantenere l'istituto della concessione, sia pure disciplinato ed integrato con un più preciso intervento pubblico per il sempre maggiore soddisfacimento dei bisogni collettivi.

Con questo, onorevoli colleghi, sono arrivato, e molto rapidamente ove si tenga conto della importanza dei problemi trattati, alla fine delle mie osservazioni su alcuni punti essenziali che avete ascoltato con benevolenza anche se non ho potuto svolgerle a fondo.

L'onorevole Ministro nell'altro ramo del Parlamento ricordava l'opinione di un economista, del Marshall, secondo cui il fatto preminente dell'epoca nostra è lo sviluppo non delle industrie manifatturiere, ma di quelle dei trasporti. L'osservazione si può integrare dicendo che in sostanza è stato lo sviluppo dell'industria dei trasporti che ha reso possibile lo sviluppo delle industrie manifatturiere e di ogni altra industria.

Sappiamo benissimo infatti che l'egemonia economica di alcune nazioni (prima Francia ed Inghilterra, poi Germania ed oggi Stati Uniti) è stata resa possibile da un perfezionato sistema di traffici nei canali, su strade, su ferrovie, che ha incoraggiato un magnifico sviluppo industriale. Sappiamo anche che ci sono invece Paesi che hanno risorse economiche insospettate o, per meglio dire, sospettate ma non sfruttate e che non possono essere sfruttate solo perchè manca un adeguato sistema di trasporti. Uno di questi Paesi è il Brasile, sulle cui condizioni leggevo recentemente una accurata relazione per conto del nostro Ministero degli esteri ai fini delle possibilità di emigrazione italiana.

Vorrei quindi concludere con l'augurio che la nostra Italia, nel settore dei traffici, sia su strada che su rotaia, siano essi affidati all'industria privata o gestiti direttamente dallo Stato o da enti pubblici, e nel campo dei trasporti terrestri come in quello dei trasporti marittimi ed aerei, possa porsi decisamente ai primissimi posti nel mondo, perchè solo così saranno fatti veramente gli interessi del nostro Paese e si contribuirà efficacemente alle sue fortune. (*Vivi applausi. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È inscritto a parlare il senatore Vigiani. Nel corso del suo intervento, egli svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato insieme col senatore Braschi. Se ne dia lettura.

CERMENATI, *Segretario*:

« Il Senato invita il Governo a definire e a condurre finalmente a termine i progetti di ferrovia Firenze-Faenza e Rimini-San Marino ».

PRESIDENTE. Il senatore Vigiani ha facoltà di parlare.

VIGIANI. Onorevole signor Presidente, onorevoli signori del Governo, onorevoli colleghi, questa mattina sarebbe stato mio dovere prepararmi a questo intervento che è atteso dalle popolazioni dalle quali vengo ed ho invece accettato l'invito della Commissione di agricoltura per la visita alle opere di riforma dell'Ente Maremma. Nella visita abbiamo anche fatto una piccola puntata archeologica visitando la necropoli di Cerveteri. Questa visita e questa interruzione a quella che doveva essere la mia preparazione mi ha confortato, perchè ho potuto vedere con i miei occhi, come del resto vedo ogni domenica nelle mie visite di modesto parlamentare ma di valido assertore della idea democratica e di questa nostra Repubblica, come effettivamente le leggi che abbiamo approvato in Parlamento servono

veramente a dare un volto nuovo alla nostra terra. Ed ho visto in queste opere nuove la forza di questo popolo italiano, animato, guidato, condotto dal Governo democratico. E nella necropoli etrusca ho ricordato la mia terra. Perchè quella terra del Mugello che ha avuto il suo lucumone in Fiesole ha larghissime tracce di quella civiltà così lontana da noi, ma che pure sta a testimoniare come su quella terra sia passato un soffio di vita ancora prima che in altre terre di questa nostra penisola.

Di fronte alle opere nuove, di fronte a questo soffio di vita nuova che sta percorrendo questa nostra penisola, devo ricordare il generoso, grande sforzo della ricostruzione, di quella ricostruzione che ha visto i nostri uomini dedicati in profondità a ridare un volto nuovo, a ricostruire la vita di questa nostra terra che ha subìto le conseguenze di invasioni dal nord e dal sud e le cui opere compiute in secoli di civiltà sono state distrutte in pochi anni dalla guerra. Tra queste opere distrutte c'è anche la ferrovia Firenze-Faenza. I popoli che traevano da questa ferrovia da molti anni la loro ragione di vita, dacchè è passata la guerra e dacchè si è soffermata lungo la linea gotica, che è attraversata dalla linea Firenze-Faenza nel tratto Borgo San Lorenzo-Marradi, stanno ancora oggi soffrendo e penando perchè questa ricostruzione è ancora di là da venire. Grandi opere sono state fatte lungo questa arteria ferroviaria con la ricostruzione: ponti, viadotti, gallerie, ma sono tratti interrotti da tratti distrutti e comunque la linea non serve. Sono stati spesi miliardi e la linea non serve. Nell'anno di grazia 1950 presentai un ordine del giorno, che sta negli atti del Senato, col quale chiedevo all'onorevole Ministro del tempo, senatore D'Aragona, nostro valoroso collega, che si pensasse a ricostruire interamente questa linea e che si restituissero a quelle popolazioni quei servizi che furono decretati, con Firenze capitale d'Italia, dai deputati e senatori toscani che decisero dopo gli studi che erano stati fatti al Parlamento subalpino per la costruzione di questa arteria che avrebbe congiunto Firenze città nativa, a Ravenna, città delle spoglie mortali del nostro più grande poeta. (*Approvazioni dal centro*).

Onorevole Ministro, il mio ordine del giorno illustrato così come potè fare un giovane parlamentare, un uomo che forse non è abituato all'intervento parlamentare, fu compreso ed il Senato lo accettò a larghissima maggioranza. L'onorevole Ministro promise che qualcosa si sarebbe fatto. Se io dovessi rileggere qui quello che fu detto, certamente un po' di rossore salirebbe perchè quello che è stato promesso allora non è stato mantenuto. Inaugurandosi nel 1948 il ricostruito tratto Pontassieve-Borgo San Lorenzo della linea trasversale mugellana, linea che fu inaugurata nel 1912 ad alleggerimento della Faentina e che permise il congiungimento colla Firenze-Roma di di tutte le comunicazioni e dei traffici passanti dalla Romagna verso la capitale, il Ministro Corbellini, qui presente e che può confermare queste mie asserzioni, promise che entro l'anno si sarebbero fatte delle opere importanti e, comunque, entro il 1950 la linea sarebbe stata ricostruita. Ebbi a presentare nell'anno 1951 un ordine del giorno e a proposito di questo ordine del giorno che qui fu discusso ebbi impensatamente una gradita sorpresa, perchè mentre io ero ancora in letto, tormentato da quella famosa malattia che ebbi ragione di ricordare qui durante il mio intervento sulla questione dei farmaceutici dello Stato, ebbi il piacere di ricevere questo telegramma: « Utilizzando economie realizzate su altri lavori son lieto comunicare che è stata decisa ricostruzione tronco ferroviario Borgo San Lorenzo-Marradi per importo 860 milioni. Battista Sottosegretario di Stato per i trasporti ».

L'onorevole Ministro dei trasporti del tempo, D'Aragona, firmò il decreto per la ricostruzione di quel tronco. Il Consiglio d'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato si era pronunciato per tale ricostruzione. Ma si sa anche quello che accadde in seguito. Si disse, e lei senatore Focaccia certamente lo ricorda, che questi 860 milioni sarebbero entrati in un coacervo insieme con altri stanziamenti per ricostruzione di tratti che in quel momento si riconoscevano più importanti, ma che comunque si teneva sempre fermo che nel grande stanziamento per il ripristino della nostra rete ferroviaria non si sarebbe dimenticata la Faentina.

Onorevole Ministro, ho qui di fronte a me una sua lettera troppo recente perchè le possa dire che parlo con una certa tranquillità. Non parlo con tranquillità, ma vorrei ricordare, onorevole Ministro, che un voto del Senato — e qui abbia pazienza se faccio eco anche alle voci che sono venute da quella parte — dovrebbe essere impegnativo anche per i nostri amici del Governo. Vorrei che il voto, l'impegno, lo stanziamento fatto dal Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad un certo momento trovasse la sua pratica attuazione.

Gli onorevoli Ministri che sono venuti in questa meravigliosa terra che è il mio Mugello hanno promesso che questa ferrovia si sarebbe ricostruita; ora io le domando quale è la nostra possibilità di sperare ancora e di promettere, quando nella sua lettera, ripeto, troppo recente, lei ammette che non è più possibile ricostruire questa ferrovia?

Onorevole Ministro, lungo la Faentina è stato interamente ricostruito il tratto Firenze-Caldine-Fiesole, per chilometri nove, ricostruito con tutte le opere d'arte e manca soltanto l'armamento. La San Pietro-Borgo San Lorenzo di cinque chilometri è stata ricostruita e manca l'armamento; qui è vero, signor Ministro, che in questi giorni si sta provvedendo all'armamento di questi cinque chilometri; ma, come già una volta, dopo che si era provveduto a porre a piè d'opera — e l'ho ricordato l'anno scorso nel mio intervento — il necessario materiale, esso notte tempo è stato fatto ritirare dal compartimento di Firenze per trasferirlo su altra ferrovia, così in questa occasione è successo lo stesso: il materiale che avrebbe dovuto servire per questo armamento è partito, sì, dalla stazione di Pontassieve ed ha raggiunto Borgo San Lorenzo, ma ha fatto poi « dietro front » ed è andato per altra destinazione.

Il tratto Borgo San Lorenzo-Panicaglia, di chilometri quattro, è stato ricostruito e sono in questo tratto i più importanti viadotti ricostruiti. A questo riguardo è stata certamente meritevole l'opera dell'onorevole senatore Corbellini, allora Ministro, perchè queste opere d'arte sembrava quasi impossibile ricostruirle e furono invece in un tempo relativamente breve rifatte; si tratta, notate bene, di lunghi ponti in curva che certamente — l'onorevole Corbellini lo ricorderà — come tutta questa ferrovia, sono serviti sempre agli studi di ingegneri ferroviari nazionali e stranieri, perchè costituiscono veramente un'opera d'arte che risale a 60 anni fa, ma costruita con una tecnica che non ha niente da invidiare alla tecnica moderna.

Il tratto Panicaglia-Ronta di chilometri cinque ha avuto degli importanti viadotti ricostruiti; del tratto Ronta-Marradi di chilometri 23 è stata ricostruita solo la galleria di Montagnana; il tratto Marradi-Faenza di chilometri 34 è interamente ricostruito e già in esercizio; il tratto Faenza-Ravenna, di chilometri 35, è interamente ricostruito e attualmente in esercizio.

Onorevole Ministro, qualche domenica fa — l'ho sentito alla radio e l'ho letto nei giornali — ella si è trovato ad inaugurare la nuova stazione di Ravenna. Ora, la radio e i giornali hanno messo in rilievo quello che richiese il sindaco di quella città, il quale faceva voti perchè Ravenna non fosse isolata ma ricongiunta interamente alla rete nazionale. Onorevole Ministro, c'è una sola maniera per restituire Ravenna al traffico nazionale, quella di reinserirla nuovamente nel tratto naturale verso Firenze con la ricostruzione integrale della Faenza-Firenze. È un'arteria ferroviaria che lei conosce certamente; si tratta della strada più breve per ferrovia che congiunga il Tirreno con l'Adriatico, il porto di Livorno col porto di Ravenna. Le spese occorrenti, calcolate nel 1950, non so a quanto possono ammontare oggi, comunque per completare l'intera linea si parlava di 1780 milioni; credo quindi che in 2 miliardi potrebbe essere contenuta la somma per la ricostruzione dell'intero tronco.

Onorevole Ministro, se non è possibile subito ricostruire interamente questa linea e ricongiungere Firenze a Ravenna per lo meno si mantenga l'impegno di riallacciare Borgo San Lorenzo con Marradi e si inizi subito il lavoro su questo tronco per il quale sono già stati approntati dalla Direzione generale gli schemi di appalto. Chiediamo il completamento di tutta la ferrovia, ma il congiungimento di Marradi con Borgo San Lorenzo, nonostante che per allacciarsi alla linea ferroviaria Firenze-Roma allunghi un po' il percorso, avrà almeno raggiunto lo scopo di congiungere per ferrovia la Romagna con la linea per Firenze e per Roma,

con i vantaggi economici e commerciali per queste regioni chiaramente dimostrabili.

L'esistenza di questa linea, onorevole Ministro, ha determinato indubbiamente nel passato un beneficio economico per i commerci, per l'industria, per l'agricoltura, per il trasferimento anche della mano d'opera. Questo beneficio è stato concesso alla popolazione del Mugello 60 anni or sono dal Governo del Regno, e questa ferrovia determinò notevoli sviluppi all'economia e al benessere sociale delle zone attraversate; sarebbe veramente inguisto e inconcepibile che il Governo democratico di questa nostra Repubblica non solo togliesse a questa popolazione questo beneficio, ma annullasse anche quello delle relazioni di affari che si sono stabilite in questo periodo di 60 anni tra la Romagna e la Toscana.

Onorevole Ministro, sarà veramente la mia voce una *vox clamantis in deserto* — io che il latino non l'ho studiato pur tuttavia questo lo capisco bene — sarà veramente la mia voce una voce che si perde o sarà ascoltata nell'interesse di quella popolazione che con la sua antica civiltà ha saputo dare a questa nostra Patria uomini come Giotto e l'Angelico? Dovremmo dimenticare tutto quello che ha fatto questa popolazione, che è stata tartassata in modo particolare dai tedeschi che le inflissero sofferenze inenarrabili? Siamo lieti quando possiamo vedere le imponenti realizzazioni che si stanno facendo, il generoso sforzo nella costruzione di nuove opere, ma non possiamo vedere abbandonata a se stessa questa ferrovia che ha determinato nel passato il miglioramento di quelle Regioni, e che solo questa arteria ferroviaria, la quale raggiunge popolazioni montane che sarebbe impossibile raggiungere quando le nuove arterie stradali travalicheranno gli Appennini in galleria, può sviluppare ed aiutare. Quindi questa popolazione guarda a questa ricostruzione con fiducia ancora, e dalla parola dell'onorevole Ministro vorrei che ci venisse il conforto in questo nostro desiderio, che è desiderio di tutta la popolazione del Mugello.

Onorevole Ministro, quando penso a quello che si è fatto, dal dopoguerra ad oggi, mi viene in mente la figura di un contadino di questa terra; sfondata la linea Gotica le truppe alleate, confortate dalla presenza dei partigiani, cominciarono a scendere verso l'Emilia; le popolazioni, specialmente gli anziani, con le donne e i bambini si erano rifugiati nelle forre dell'Appennino. Uno di questi contadini tornando da queste forre coi suoi animali salvati, raggiunta la sua casa la trovò intieramente distrutta. La donna piangeva, i bimbi si stringevano sgomenti attorno alla madre. Il padre, vecchia figura di coltivatore dell'Appennino, guardò lo sgomento della donna e dei figli, ma una sola parola disse, rivolto al figlio maggiore: « attacca i buoi, andiamo ad arare la terra ». Onorevole Ministro, nella stessa maniera non si piange sulle distruzioni della guerra, si opera. Anche questa ferita inferta dalla guerra va sanata. Questo è il desiderio e la richiesta delle nostre popolazioni, questo è il voto che affido a lei, onorevole Ministro, voto che il Senato ha confortato nel 1950 della sua approvazione.

L'anno scorso presentai un altro ordine del giorno sullo stesso argomento, ma non chiesi al Senato una nuova votazione perchè ritenevo sufficiente la prima ad esprimere il nostro desiderio. Onorevole Ministro, nulla ancora si è fatto. La ferrovia traversa una zona depressa, la cui valorizzazione è affidata al ripristino della ferrovia stessa. Ella, nel terminare il suo discorso alla Camera dei deputati sul bilancio dei trasporti, ricordava come Alfredo Oriani che resta — ella diceva — uno dei maggiori, più onesti e più penetranti scrittori di storia politica del nostro tempo, scriveva che: « nel 1860 la stessa confusione febbrile di costruzioni comunicata dal Governo alle Province ed ai Comuni a guisa di un contagio nascondeva iniziative non meno ammirabili delle più temerarie imprese garibaldine...

« Solo l'America aveva osato questo, ma l'America era ricca, l'Italia povera, in ritardo con ogni produzione, costretta ad improvvisare tutti i propri organi politici, ad un tempo moltiplicando i debiti oltre qualunque elasticità di credito, esagerando le imposte, con i terribili problemi di Roma e di Venezia insoluti. Smembrata e pericolante in uno Stato provvisorio, era magnifica di ardimento nel gettare miliardi per le ferrovie; esaltando la sua volontà, doveva, anzichè coronare il sistema stradale, svilupparlo ove era appena abbozzato. Scientificamente e finanziariamente quelle ferrovie sono un errore, politicamente furono il mag-

giore dei vantaggi e resteranno, malgrado gli immensi difetti, una delle maggiori glorie del nostro Risorgimento ».

Tra queste imprese che furono definite dall'Oriani « imprese garibaldine » vi è anche la nostra ferrovia Firenze-Faenza. E vi è un problema politico connesso (e vorrei non le sfuggisse l'importanza di questo particolare problema) e vi sono interessi che devono essere riguardati con acutezza e con sensibilità, perchè l'Appennino non dovrà diventare e non deve essere una barriera che divida l'Italia del nord da quella del sud, ma deve essere il punto di incontro dalle cui alte vette si veda con unità di intenti questa nostra Italia e del nord e del sud. Parte integrante di questa impresa, di questa vita e sicurezza economica, ma ripeto anche politica, che è stata vista dall'Oriani e che lei onorevole Ministro alla fine del suo discorso ha voluto ricordare a Montecitorio, rimane ancora per noi un punto fermo la necessità e l'urgenza che siano ripristinate le comunicazioni attraverso questa arteria ferroviaria — tra Firenze e Faenza — perchè sia finalmente e di nuovo saldata in questo nuovo risorgimento d'Italia quell'opera grande che il Governo meritamente sta compiendo affinchè la nostra Italia abbia un suo nuovo volto.

Onorevole Ministro, questo è il voto di un modesto rappresentante di questa terra mugellana, che sente, però, vivamente il problema. Onorevole Ministro, signori del Governo, il vostro impegno non sia assolutamente una delusione per queste popolazioni! (*Applausi dal centro e dalla destra, congratulazioni*).

PRESIDENTE. È inscritto a parlare il senatore Priolo. Ne ha facoltà.

PRIOLO. Poche considerazioni di ordine generale ed alcune di ordine particolare.

Il collega e compagno Massini ha sviluppato, con la competenza che egli ha come ferroviere, il problema dei trasporti su rotaia: in linea di massima sottoscrivo quanto egli ha detto.

Ascoltavo poco fa la parola appassionata del senatore Vigiani, che affermava di avere fiducia negli ordini del giorno approvati dall'Assemblea.

Caro Vigiani, sei un uomo di una grande ingenuità, perchè non ti sei persuaso che l'impegno del Senato è indubbiamente una bella cosa, ma purtroppo la realtà è diversa, nonostante che il collega Conti insorga spesso e vivacemente...

CONTI. È tempo perso! (*Commenti*).

PRIOLO. Ma bisognerebbe che le cose andassero diversamente e che una buona volta i voti dell'Assemblea avessero piena e concreta realizzazione. (*Approvazioni*).

Cominciamo dal Consiglio superiore dei trasporti, del quale ebbi a parlare nel mio discorso di quasi tre anni fa, e cioè dell'8 luglio 1949, allorchè era Ministro il senatore Corbellini. Affermavo che sulla necessità della istituzione del Consiglio superiore dei trasporti tutti gli oratori erano stati concordi e più particolarmente ricordavo le parole dell'onorevole Ruini, il quale, accennando alla istituzione di quest'organo, diceva che non doveva essere accentratore di tutti i servizi, ma valere invece quale coordinamento per tutto quanto attiene i trasporti, svolgendo così una politica produttiva ed organica.

Nel sottoscrivere questa dichiarazione incitavo il ministro Corbellini a vincere eventuali resistenze burocratiche e a dare attuazione sollecita a quanto il Senato unanimemente aveva voluto.

Ora, mio caro Vigiani, siamo a tre anni di distanza (8 luglio 1949 - 2 luglio 1952) ed il Consiglio superiore dei trasporti è restato lettera morta, come il Consiglio superiore della Magistratura: a proposito del quale ultimo ho letto qualche giorno fa la interrogazione dell'onorevole Conti, che esprimeva il desiderio che il disegno di legge per la costituzione del Consiglio superiore della Magistratura venisse discusso nientemeno prima delle ferie estive, altra grande illusione, alla quale ingenuamente il collega Conti si abbandona.

CONTI. Sono cose che devono venire.

PRIOLO. Tutto deve venire, ma per ora gli ordini del giorno restano lettera morta.

Qualche altra considerazione d'ordine generale: la relazione Panetti è pregevolissima, ma irta di numeri, per i quali io non ho molta simpatia. Mi riferisco perciò alla relazione dell'onorevole Spoleti davanti alla Camera dei deputati, relazione elogiata dal Ministro, e nella quale si parla con molta amarezza di problemi la cui soluzione si attende da anni. Per-

chè, per esempio, le nuove costruzioni ferroviarie debbono essere lasciate ai Lavori pubblici?

ROMANO DOMENICO. Tutte le opere pubbliche dal 1865 sono di pertinenza del Ministero dei lavori pubblici.

PRIOLO. La relazione Spoleti è chiarissima su questa parte.

ROMANO DOMENICO. Vedi anche la mia relazione sui Lavori pubblici, che dice il contrario.

PRIOLO. Dunque io formulo questa domanda.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Non lo domandi a me.

PRIOLO. Ai fini della sistematicità ed omogeneità del lavoro penso che sarebbe opportuno tutto venisse organizzato dal Ministero dei trasporti e quel tale Consiglio superiore, cui ho accennato prima, potrebbe e dovrebbe assolvere benissimo questa funzione.

Si dice che c'è una lotta fra la strada e la rotaia e ieri si è affermato che bisogna difendere la rotaia. Perfettamente d'accordo; ma io soggiungo che non bisogna solo difenderla, ma coordinare il lavoro, e questo coordinamento, così come in maniera lapidaria ebbe ad affermare il senatore Ruini, spetta appunto al Consiglio superiore dei trasporti.

Passiamo ad altro argomento: gli avventizi, esonerati politici.

Onorevole Ministro, noi abbiamo votato alla 7ª Commissione un disegno di legge in proposito, disegno di legge che veniva da parte democristiana, perchè era il collega Cappugi dell'altro ramo del Parlamento a sollecitarlo.

Si leggeva in esso: « Vi sono avventizi riconosciuti sistemabili prima del loro esonero, avvenuto per motivi politici ». Si trattava di poche centinaia di persone, ma io ho dovuto constatare con profonda amarezza che il disegno di legge in parola venne votato dai componenti la 7ª Commissione dopo una aspra e torturante discussione. (*Commenti dal centro e dalla sinistra*).

Ora, mentre i fascisti hanno quasi tutti ripreso i loro posti ed hanno avuto centinaia di migliaia di lire di arretrati, si lesina invece a questi sventurati ferrovieri, cui era stato riconosciuto l'esonero per persecuzione politica la loro riammissione in servizio. (*Interruzione dell'onorevole Mattarella, Sottosegretario per i trasporti*).

Sì lo so che infine la legge è stata approvata, ma è sembrato che fosse stata fatta una grande concessione. (*Interruzione del senatore Corbellini*). In altri termini io intendo dire che mentre ai fascisti abbiamo aperto le braccia, ora essi si ripresentano sotto false spoglie e minacciano tuoni e fulmini, fino al punto che nella mia città, con azione deplorevolissima, missini e monarchici hanno impedito al Presidente del Consiglio di parlare.

PRESIDENTE. La invito a tornare sull'argomento, senatore Priolo.

PRIOLO. Ma, onorevole Presidente, quando ci vuole ci vuole. (*Ilarità*). Va bene la generosità, va bene la solidarietà per i signori fascisti: chi vi parla, allorchè ebbe la direzione amministrativa nella sua Provincia — Reggio Calabria — manifestò non generosità od indulgenza, bensì solidarietà fraterna da italiano ad italiano. Ora dover constatare che per la leggina riguardante un riconoscimento onesto a dei perseguitati politici si è discusso a lungo ed in maniera talvolta mortificante, è cosa che costituisce una sofferenza dello spirito. (*Approvazioni*).

Ma a ciò onorevole Ministro ora si aggiunge la lungaggine burocratica, perchè si chiede per la riammissione in servizio la esibizione di documenti, come per esempio le marche della Previdenza sociale, e si addossa l'onere agli esonerati politici, assenti fin dal 1922.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Sono passati 30 anni e quindi si saranno fatti un'altra vita.

PRIOLO. Ma, onorevole Ministro, a prescindere da ogni altra considerazione qui si trattava di dire una parola di solidarietà a della gente perseguitata, non di fare un'elemosina. Chiudiamo perciò questa pagina, che ancora purtroppo rimane aperta e facciamo a costoro, è doloroso dovere concludere così, lo stesso trattamento che abbiamo fatto ai signori fascisti. (*Approvazioni a sinistra*). Ed un'altra domanda voglio porre all'onorevole Ministro: perchè dalla Commissione di esonero avete escluso i rappresentanti del personale?

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Li avete esclusi prima voi e qui c'è in fondo una questione delicata in merito.

PRIOLO. Ma volete a tutti i costi attirarvi delle critiche, le andate cercando proprio col lumicino: perchè non lasciare che i rappresentanti del personale partecipino al lavoro?

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Senatore Priolo, la Commissione ha finito i suoi lavori e nel suo seno vi erano i rappresentanti del personale: adesso sono gli uffici che sbrigano le pratiche.

MASSINI. Ma non vi era niente di male a far funzionare per altri sei mesi la Commissione, dato che poi non costava neppure un soldo!

PRIOLO. Ed ora passo a problemi, che interessano la mia terra di Calabria, problemi sui quali il relatore del bilancio dei Trasporti alla Camera dei deputati si è soffermato a lungo.

Il problema del doppio binario sulla Battipaglia-Reggio Calabria è della massima importanza e deve essere risolto con assoluta celerità, dato il traffico intenso che si svolge su quella linea.

Onorevole Ministro, quando si stenderà una linea aerea attraverso lo stretto, che porti l'energia elettrica in Sicilia...

GENCO. È stata messa la prima pietra, ma non l'ultima, e questa non sarà messa mai.

PRIOLO. Io mi auguro, caro Genco, che il lavoro venga completato e che tutta la rete sicula sia elettrificata, ma, allorquando ciò avverrà, il traffico della Sicilia verso il continente crescerà in maniera impressionante e di conseguenza la linea tirrenica da Reggio Calabria a Battipaglia sarà congestionata tremendamente.

Avevo in altro mio intervento sollecitata la elettrificazione della linea Ionica, poichè pensavo e penso che, mentre il raddoppio del binario Reggio Calabria-Battipaglia importerà lavoro lungo, date le numerose gallerie, che strapiombano sul mare, e i dislivelli piuttosto accentuati, la elettrificazione della Ionica invece, si presenta come un problema di più facile e più rapida soluzione, poichè il tracciato è pianeggiante, non vi sono gallerie, tranne qualcuna e per breve tratto, nè dislivelli rilevanti.

Pensavo e penso che lo elettrificare la linea Ionica significava dare la possibilità di avviare per la linea predetta una parte del traffico siculo, decongestionando così la linea Tirrenica: tutto ciò, s'intende, in attesa del raddoppio del binario fino a Battipaglia.

Per la elettrificazione di questa linea sottoposi alcuni anni fa al voto del Senato un mio ordine del giorno, ed il Ministro del tempo, senatore Corbellini, rispose che erano stati già iniziati i lavori per il rafforzamento dei ponti, premessa per la elettrificazione, e soggiunse che questa sarebbe rientrata nei finanziamenti del piano E.R.P. Mantenni il mio ordine del giorno, il Senato lo approvò, ma purtroppo la linea Ionica è ancora nella situazione di prima. (*Commenti*).

Un'ultima parola, signor Ministro. Mentre la linea Ionica è chiamata « la linea di cartone », dato l'armamento debole, e poichè sui ponti non transitano neanche le locomotive 745, la ferrovia che allaccia Paola a Cosenza è chiamata invece « la linea della morte », a causa della enorme pendenza, che ha cagionato ripetute sventure. Di questa linea si sarebbe interessato il collega senatore Pietro Mancini, il quale purtroppo è sofferente ed al quale io auguro, sicuro di interpretare il pensiero unanime, pronta e completa guarigione: lo sostituisco indegnamente nel raccomandare la risoluzione del problema della linea Paola-Cosenza, che si trova in condizioni deplorevoli.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. La nuova costruzione riguarda il Ministero dei lavori pubblici: è inutile quindi che lo diciate a me.

PRIOLO. Ma, onorevole Malvestiti, vi è tutta una responsabilità di Governo! Per la Paola-Cosenza abbiamo già parlato in sede di discussione del bilancio dei Lavori pubblici, presentando un ordine del giorno, ne riparliamo ora nella discussione di questo bilancio, perchè dobbiamo con amarezza constatare che il Mezzogiorno è sempre dimenticato.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Sono stanziati 65 miliardi per il Mezzogiorno.

PRIOLO. Onorevole Ministro, concludendo io formulo l'augurio che gli stanziamenti non restino sulla carta, così come sulla carta sono rimasti gli ordini del giorno proposti ed approvati dal Senato; io mi auguro fervidamente che alle parole seguano i fatti e che i collegamenti ferroviari meridionali possano presto adeguarsi a quelli del Nord, dando così modo ai nostri traffici di svilupparsi in maniera degna

e produttiva per la Nazione. (*Vivissimi applausi dalla sinistra*).

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

MUSOLINO. Onorevoli colleghi, mi ero preparato per trattare l'argomentò già svolto dai colleghi Rizzo e Priolo, cioè l'importanza della ferrovia Battipaglia-Reggio Calabria. Non ripeterò le considerazioni da loro fatte con ampiezza e competenza. Debbo aggiungere sottolineando la necessità di provvedere in merito perchè la ferrovia Battipaglia-Reggio Calabria si è resa pericolosissima per la vita dei viaggiatori. L'usura dell'armamento attraverso due guerre ha fatto sì che le rotaie, sostituite sotto il regime fascista nel 1932, oggi non resistono più, per cui si verificano rotture di rotaie dovute appunto all'intenso traffico a cui sono sottoposte. Ora non solo è necessario intervenire d'urgenza perchè la linea Battipaglia-Reggio Calabria è satura, ma anche perchè essa rappresenta un pericolo anche per il traffico viaggiatori. Io ho qui dati statistici fornitimi da competenti tecnici i quali dicono: su 500 chilometri di rotaie dal 1947 in poi si sono verificate rotture che nel 1947 erano 10, ma che nel 1950 erano già 53. Quindi vi è un crescendo continuo. Perciò io faccio presente al Ministro la necessità di fare presto. Lei alla Camera ha parlato di urgenza, ma come la si può ottenere? I mezzi da lei accennati sussidiano, ma non sono decisivi perchè il traffico aumenta continuamente, a tal punto che il Ministero non si troverà più in grado di affrontare tutta l'immensa mole dei trasporti che dalla Sicilia vengono al continente e viceversa. Ecco perchè noi insistiamo che la Metaponto-Reggio Calabria deve essere al più presto elettrificata. Ricordo ai colleghi che nel 1937 la Battipaglia-Reggio Calabria fu elettrificata in soli due anni. Io penso che essendo uguale la distanza tra Metaponto e Reggio Calabria l'elettrificazione si potrà fare nello stesso tempo, in modo anche di poter consentire all'Amministrazione ferroviaria il raddoppio del binario Battipaglia-Reggio Calabria, ma non a tratti, come giustamente dice il senatore Vaccaro. Ricordo che il raddoppio di binari è stato fatto sulla Genova-Pisa dove ci sono moltissime e lunghissime gallerie. Ora anche nella linea Battipaglia-Reggio Calabria può essere fatto il raddoppio di binario nonostante le gallerie. Sono necessarie delle varianti in queste linee tirreniche. Lei sa onorevole Corbellini che tra Ascea e Santa Maura c'è un tratto molto pericoloso non solo, ma c'è quella galleria così detta Spina che è veramente una spina per l'Amministrazione delle ferrovie perchè ci si consumano milioni. Ed un'altra galleria c'è a Pizzo ed anche quella si muove continuamente e deve essere riparata ogni anno.

CORBELLINI. Si tratta di terreno argilloso.

MUSOLINO. Appunto perchè su quelle ferrovie tutte le gallerie sono aperte lungo la riva del mare. Se si facessero invece le varianti nell'interno della montagna si tratterebbe solo di una spesa che non si dovrebbe più ripetere e non si avrebbero più preoccupazioni. Cogliendo l'occasione di questo raddoppio di binario, credo che si potrebbe con le varianti ovviare a questi inconvenienti delle gallerie che si muovono. Perciò ho voluto aggiungere queste mie osservazioni sulla necessità di provvedere adeguatamente a tali linee. La rottura delle rotaie costituisce un gravissimo pericolo proprio per l'intenso traffico e rende molto più pericolosa la ferrovia per i viaggiatori.

E passo ad un altro argomento. La linea Santa Eufemia-Catanzaro Marina ha impianti che sono primitivi, binari insufficienti mentre è una linea di grande traffico, perchè molte volte l'Amministrazione deve avviare su tale linea i treni che non può far passare per la linea tirrenica. Anche qui adeguati provvedimenti rispondono ad una necessità non soltanto tecnica e ferroviaria, ma anche ad una necessità propria di quei centri agricoli, come Nicastro, Sambiase, ecc., di preminente interesse. Questa piccola linea avrebbe potuto essere elettrificata, anzi l'elettrificazione era già iniziata ed i lavori furono abbandonati, credo, allo scoppio della guerra. Avrebbero potuto essere ripresi con molto giovamento anche dell'Amministrazione ferroviaria.

Poi c'è la linea Sibari-Cosenza, anche questa incompleta, abbandonata, e non rispondente più alle esigenze del traffico. Debbo inoltre dire che la linea della morte, la Paola-Cosenza risponde non solo ad una esigenza del traffico ma anche all'economia e all'interesse dell'Amministrazione stessa, quando fosse trasformata in una

linea diretta e piana con un tracciato più diretto, come quello che è stato prospettato in due progetti, l'uno presentato e fatto oggetto di un disegno di legge del collega Vaccaro, e un altro presentato dall'ingegnere Di Giovanni di cui lei si è occupato. Questa progettata linea Paola-Cosenza darà allo Stato la possibilità di recuperare le spese che dovrebbe incontrare per la linea stessa, perchè, quando si pensa che oggi questa ferrovia permette il trasporto soltanto di 100 tonnellate, quando sarà rinnovata potranno transitare treni di 24 vagoni, per cui, onorevole Sottosegretario, io dico, che conviene allo Stato far sì che quella linea diventi una linea come tutte le altre: una linea diretta e piana. Bisogna pensare inoltre che l'Ente Sila sta sviluppando in quella zona, sia attraverso la riforma agraria, sia attraverso provvedimenti che continuamente vengono attuati, opere che potranno far crescere l'importanza di questa linea. Lo Stato quindi, ripeto, ha interesse di rinnovarla, non solo per evitare il pericolo a cui oggi vanno esposti i viaggiatori, ma perchè potrà ricuperare in breve tempo la spesa che dovrebbe sostenere.

Passo poi a parlare della situazione delle stazioni: di Sibari, di Crotone, di Melito, Porto Salvo, di Gioia Tauro, dove il traffico dei viaggiatori è intensissimo e dove manca la tettoia ed è insufficiente il piazzale. Su 71 stazioni della jonica, 50 sono prive d'acqua. Io ho qui l'elenco delle stazioni prive d'acqua. Vi sono poi ben 24 stazioni che hanno l'illuminazione a petrolio. Ora, è inspiegabile che, mentre il Paese vicino è illuminato a luce elettrica, la stazione non lo sia. Pochi giorni fa un collega alla Camera presentava un'interrogazione riguardante queste stazioni illuminate a petrolio, con particolare riguardo a stazioni vicino Terni, dove c'è tanta corrente elettrica, e diceva: « Si devono vedere ancora le stazioni illuminate a petrolio! ». Così avviene per la Calabria, dove sorge l'energia elettrica, che si distribuisce poi in tutte le altre regioni d'Italia.

Le case cantoniere lungo le linee tirrenica e jonica sono trecento, e sono prive di acqua. I poveri cantonieri, i benemeriti della difesa della linea, che con la custodia della linea preservano la vita dei viaggiatori, affrontando a volte tempeste, vigilando di notte ed in tutte le ore, e che per questo compito dovrebbero ottenere maggiore riguardo di altre categorie, o almeno essere trattati da uomini, perchè essi non hanno la possibilità, in quelle zone solitarie dove passa solo il treno e non hanno contatti col mondo, questa gente, dico, vive priva di acqua in condizioni disastrose.

I dormitori poi, le mense per il personale lungo la linea jonica, specie nelle stazioni di S. Eufemia, di Nicotera, di Paola sono estremamente umidi e inabitabili. Sono stati presentati dei reclami da parte del personale e dei capi stazione, ma nessun provvedimento è stato emanato da parte dell'Amministrazione ferroviaria.

Parlerò ora delle linee in concessione privata. Il senatore Panetti ha trattato particolarmente questo problema nella sua relazione, io parlerò delle calabro-lucane che, per le zone che attraversano e quindi per l'importanza che hanno, dovrebbero essere anzitutto nazionalizzate e poi portate a scartamente ordinario. Esse vanno infatti nell'interno della Calabria e toccano zone dove l'arrivo del treno non solo agevola l'agricoltura, ma fa sì che si possano sviluppare i commerci senza timore che la strada faccia concorrenza alla rotaia. Credo che in quelle zone la rotaia non abbia niente da temere dalla strada, salvo che nella parte di Gioia Tauro, Cinque Frondi. Ma comunque quando sono state create le automotrici, i viaggiatori sono ritornati alla rotaia in quanto la popolazione trova più comodo ed economico il viaggio in ferrovia.

Raccomando quindi al Governo di riprendere il problema della nazionalizzazione delle calabro-lucane, tanto più che il senatore Panetti ha scritto nella sua relazione che ci vogliono 10 miliardi per sovvenzioni e per ammodernamenti, 10 miliardi che invece di andare a beneficio di società private dovrebbero essere spesi nell'interesse della collettività. Sempre abbiamo fatto presente questa questione da questi banchi e particolarmente il senatore Ferrari, è una questione di giustizia, di convenienza per lo Stato. Poi, onorevole Focaccia, ritorno sulla questione dei contrattisti. Io qui ho presentato una interrogazione, nella quale facevo presente l'ingiustizia compiuta dal Ministero dei trasporti nei riguardi dei contrattisti del compartimento di Reggio Calabria. Mentre tutti i contrattisti, nel 1945, sono stati riassunti dal

Governo in tutti i compartimenti d'Italia, per quello di Reggio Calabria si è fatta una discriminazione ed è stata offesa la mia Provincia, perchè i contrattisti di Reggio sono cittadini italiani come tutti gli altri e non so perchè debbano subire l'ingiuria di essere stati discriminati, tanto più che non sono stati licenziati, essendo stati sospesi con promessa di riassunzione. Perciò ritorno sulla mia richiesta e devo dar atto a lei, onorevole Sottosegretario, della pronta risposta che mi ha dato e cioè che i contrattisti possono presentarsi nei concorsi dello Stato e godere di 10 punti di vantaggio sugli altri concorrenti. Io, questa risposta l'ho accettata come segno di una maggiore attenzione, però io vorrei una risposta sicura ed ufficiale, nel senso che il Governo assumesse l'impegno che i contrattisti di Reggio Calabria avranno i 10 punti come lei per lettera mi ha comunicato. Ci sono poi gli assuntori. Gli assuntori sono stati oggetto di una interrogazione al Senato ed anche alla Camera. L'onorevole Ministro ha dovuto rispondere ad un ordine del giorno che raccomandava che questi assuntori fossero messi nel ruolo dei ferrovieri. È vero che da un punto di vista giuridico gli assuntori sono degli appaltatori e come tali la loro posizione non si può configurare come quella dei ferrovieri, però devo ricordare che c'è una categoria di altri impiegati, i ricevitori postali, che sono appaltatori. Ebbene, gli assuntori chiederebbero che venisse esteso loro lo stesso trattamento che si fa a questa categoria.

Un'altra raccomandazione, l'estensione ai ferrovieri combattenti dei benefici previsti dal regio decreto 2 giugno 1936, n. 1172. Poichè vi è un disegno di legge già approvato dal Consiglio dei ministri, ma non ancora presentato al Parlamento, io sollecito questa presentazione per modo che questi ferrovieri ex combattenti possano godere dei benefici riservati agli ex combattenti nelle altre amministrazioni dello Stato.

Non ho altro da dire; ho limitato il mio intervento anche per accedere alla raccomandazione dell'onorevole Presidente di essere brevi. Onorevole Ministro, lei ha formulato nel suo discorso alla Camera, che noi ci sentiamo di applaudire, molte promesse, ma noi diciamo che sono ancora poche, perchè le esigenze del traffico impongono al Governo la sistemazione di molte linee. Per risolvere la questione del traffico tra la Sicilia e il continente sono necessari elettrificazione e secondo binario. Ricordo ancora che la linea Villa San Giovanni-Reggio Calabria, se fosse provvista di doppio binario, potrebbe servire a snellire il traffico molto congestionato che parte da Villa San Giovanni. Questa soluzione fu prospettata anche in regime fascista, ma poi fu abbandonata; dovrebbe essere ripresa ora dal Ministero dei trasporti, perchè indubbiamente è di grande efficacia.

Sono certo, onorevole Ministro, che le nostre raccomandazioni saranno tenute da lei presenti. Solo così voi farete gli interessi non solo dell'amministrazione dello Stato, non solo delle popolazioni di quelle regioni, non solo del turismo, ma dell'Italia tutta perchè tutta l'Italia ha interesse all'incremento della linea Battipaglia-Reggio Calabria, che è il tratto di unione tra le regioni settentrionali e le regioni meridionali e l'isola di Sicilia. (*Applausi dalla sinistra*).

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

TOMMASINI. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, prima di tutto debbo sgomberare il terreno da quella che potrebbe essere un'ombra gettata sulla 7ª Commissione dal collega ed amico Priolo. Dopo il suo discorso sono andato subito a documentarmi, ed ecco qui i verbali delle riunioni della 7ª Commissione in sede deliberante, che stanno a dimostrare come la legge da lui citata sulla sistemazione degli esonerati politici sia stata approvata nella riunione del 5 luglio 1951 e proprio su relazione del sottoscritto che ebbe a sostituire in questa funzione il collega Borromeo. Non leggerò quello che ho detto io, ma quello che ha detto il collega Ferrari dopo di me: « Anche se non posso accettare qualche punto della relazione del senatore Tommasini, nel complesso mi associo alle sue parole, soprattutto alle sue conclusioni e, rinunziando a portare altre argomentazioni, prego la Presidenza di passare senz'altro alla discussione degli articoli ». Ond'è, caro collega Priolo, che questo dimostra come, quando si tratta di fare giustizia, la maggioranza accetta quella che può essere la collaborazione dell'opposizione e si asso-

cia a voi quando c'è da compiere un'opera buona. Non ho altro da dire su questo argomento.

Onorevole Ministro, come risulta ormai dimostrato attraverso una lunga serie di bilanci preventivi dei trasporti, discussi ed approvati (è questo il quinto) il Ministro è preso di assalto per questioni locali. Posso dire a lei quello che dissi al Ministro dei lavori pubblici: se ella o il Sottosegretario di Stato avessero annotato e tradotto in cifre e sommato quello che viene richiesto al Ministero dei trasporti in sede di bilancio, potreste agevolmente rispondere che la cifra è X, e quindi ci potreste rendere tutti soddisfatti concedendo nulla a tutti. Ecco perchè mi atterrò alle linee generali e non esaminerò analiticamente le cifre nel conto spese ed entrate, sia per la parte straordinaria come per la ordinaria, dato che vi ha provveduto, e molto bene, l'illustre relatore senatore Panetti e tanto più che questo stato di previsione viene a noi dopo ampia discussione nell'altro ramo del Parlamento.

Comincio subito col dire che sono d'accordo con l'onorevole Massini per quanto riguarda la presentazione dei bilanci con una relazione; tanto d'accordo con lui che proprio nella funzione di relatore del bilancio delle poste e telecomunicazioni l'anno scorso mi pronunciai in questo modo: « È ormai della prassi parlamentare che l'esame e la discussione degli stati di previsione dei singoli Ministeri diano motivo a relazioni e ad interventi che rappresentano spesso un lavoro che richiede tempo, ricerche e studi certamente ragguardevoli, come disse il Ministro lo scorso anno; ma rappresentano anche spesso una mole di lavoro la quale, più che trovare nei fatti quello sviluppo che si merita, è destinata purtroppo ad arricchire gli atti parlamentari, a disposizione di una ristretta cerchia di studiosi. Il procedimento dell'esame degli stati di previsione è già stato oggetto di autorevoli rilievi, ma la nostra Commissione si augura che a cominciare dall'anno venturo nessuno stato di previsione venga sottoposto alla nostra Assemblea, senza essere accompagnato da una dettagliata relazione del Ministro competente il quale, partendo da quelle che furono le proposte, i rilievi e gli impegni dell'anno precedente, ponga il Parlamento nella condizione di esprimere il suo voto oltre che sulla esattezza contabile delle cifre, anche su quello che è il quotidiano sviluppo dell'Amministrazione dello Stato ».

Dunque avevo invocato io stesso questa relazione ed a maggior ragione mi associo a quanto ha detto il collega senatore Massini per invocarla ancora. E, proprio partendo da questo concetto dei precedenti e dello sviluppo che abbiamo avuto in questo quadriennio, mi permetterò, onorevole Ministro, anche se sono ben certo che la sua qualità di studioso lo ha posto in condizioni di conoscere tutti i precedenti del suo Ministero, in materia di stati di previsione, mi permetterò, dicevo, di dare uno sguardo retrospettivo. Trovo che l'8 ottobre 1948 si discusse lo stato di previsione del Ministero dei trasporti: fummo relatori io e l'illustre senatore professore Focaccia. Dal senatore Focaccia ci fu una richiesta completa che a 4 anni di distanza può ancora, almeno in parte, corrispondere alla situazione odierna. Egli chiedeva: quali sono i criteri per il completamento della ricostruzione. quali sono i programmi per le nuove costruzioni, quali programmi sono stati preparati per arrivare alla unificazione del sistema di elettrificazione, quali i sistemi di trazione, quali le tensioni che si intendono adottare per alcuni sistemi di trasporto e, specialmente per le metropolitane di nuova costruzione, che cosa si pensa di fare? Lei vede, onorevole Ministro, che le richieste dell'illustre professore Focaccia, che siede ora al posto di Sottosegretario, sono di piena attualità e quelle domande in parte si possono dire sfogate, ma in molta parte sono sempre attuali.

E poi veniva la parte che riguardava l'ordinamento dell'Amministrazione ed il sottoscritto scriveva, a proposito delle forniture del materiale rotabile, di raccomandare non tanto la economia quanto l'immobilizzo delle scorte di materiale ed io segnalavo allora che attraverso la mia esperienza personale le « scorte di magazzino » e le « spese generali » rappresentano i due fattori sui quali punta normalmente l'industriale per alleggerire i prezzi di costo. Anzi ricordo che paragonavo le scorte di magazzino ai soldi che il contadino tiene nascosti nel materasso o ai lingotti d'oro che accumula e non utilizza. Ascolti, onorevole Ministro, che cosa io scrivevo presentando il bilancio all'approvazione del Senato: « Si è

trascurata la utilizzazione più razionale dei quadri dell'Amministrazione predominante nell'azienda. Per la maggioranza essi sono composti da ingegneri, nè può essere diversamente, ma non è per questo che gli ingegneri debbono essere utilizzati in mansioni che riguardano in modo spiccato il personale. È recente la nomina di un ingegnere veramente egregio a dirigente del servizio centrale di ragioneria ».

Abbiamo parlato di stimolare il concetto dell'economia: ora, per raggiungere questo scopo non v'è forse una forma migliore di quella della cointeressenza di tutto il personale Questa forma di migliore utilizzazione e di maggior rendimento si potrebbe associare ad una naturale forma comparativa tra impianti diversi. Vede, collega Massini, con questo punto io intendo quasi rispondere a quello che è un rilievo che può apparire giusto nella forma, ma che forse non lo è nella sostanza, circa la questione della gratificazione al personale. Quando ero in servizio volevo interessare il singolo ferroviere alla economia sul serio, nel senso che alla fine dell'anno fosse corrisposta a questo ferroviere una gratificazione così come vuole la motivazione: « Per lodevoli prestazioni durante l'esercizio 1950-51, o 1951-52 ecc. ecc. ». Ebbene che cosa è avvenuto? È avvenuto che proprio per richiesta degli organi sindacali competenti, questa gratificazione è diventata come la tredicesima mensilità, cioè si dà a tutti; la torta è rimasta sempre la stessa, i compartecipanti alla torta sono aumentati a dismisura e la gratificazione si è volatilizzata a poche migliaia di lire senza più essere di alcun incentivo. Onorevole Massini, il macchinista che percorre il maggior numero di chilometri senza mai spostare una riserva, senza mai chiedere un ricovero al deposito per un riscaldo od altro, io penso che meriti per la economia del combustibile e la buona manutenzione della sua locomotiva una gratificazione veramente tangibile, inquantochè è notorio che di tutto quello che si economizza è ben maggiore la parte che spetta all'amministrazione che non quella che spetta a lui.

Questo mi pare, onorevole Ministro, che sia il caso di mantenere anche oggi come punto fondamentale: interessare il personale all'economia. Lungi dai cottimi, che non sappiamo come vanno; tuttavia, dal momento che abbiamo tanti ferrovieri e macchinisti affezionati alle loro locomotive come alle cose loro più care, perchè non premiarli, in quanto la regolarità dell'esercizio significa economia di esercizio?

Ecco perchè sollecito dal Ministro questa speciale gratifica di cointeressenza. Non solo. ma in quella relazione io segnalavo, onorevole signor Ministro, un altro fatto, e cioè la potenzialità dei mezzi a disposizione dei dirigenti di impianti. E mi spiego: noi abbiamo il deposito locomotive di Bologna che può essere raffrontato con quello, ad esempio, di Alessandria. Abbiamo dunque un capo deposito ed un ingegnere di reparto che si sentono sicuri di garantire la pienezza dell'esercizio per tutti i vari fabbisogni con un determinato numero di locomotive e di agenti, che servono per coprire anche i bisogni eccezionali. Essi regolano il giusto fabbisogno con una tecnica perfetta, con un senso di responsabilità lodevole.

Ebbene, nella mia esperienza ho avuto occasione di vedere come, ad uguaglianza di mezzi, con una pari quantità di chilometri di esercizio, ci siano dei capi deposito che, preoccupati eccessivamente di non avere la locomotiva di riserva chiesta improvvisamente da un determinato treno, tengono sulla panca un'infinità di gente disponibile o tengono nel parco delle locomotive accese, pronte a partire, mentre altri capi deposito non hanno questa preoccupazione, ma in compenso prestano la loro opera con ben altro interessamento.

Ecco perchè anche qui nell'equilibrio dei mezzi, nello stimolo della gara fino a poter raggiungere una specie di autonomia di bilancio per ogni settore, potremo sensibilmente apportare migliorie al capitolo delle sperequazioni da lei illustrato, onorevole Massini.

Ma nella mia relazione, onorevole Ministro, parlavo anche delle modifiche da apportare all'ordinamento dell'Amministrazione. Io dicevo in quella relazione: « Una riforma, ad esempio, che si impone ormai e che porterebbe una sensibile economia di personale sarebbe da studiare, a nostro avviso, per la parte afferente alle concessioni di viaggio spettanti al personale ferroviario. Sono centinaia di impiegati addetti ai compartimenti... Non è questa la sede adatta, e non sarebbe neppure nostro compito avanzare delle proposte. Ma noi ri-

teniamo che un'indagine presso qualche amministrazione estera dovrebbe fornire utili suggerimenti ».

Nè meno importante è, per esempio, uno dei suggerimenti che mi permisi di dare quando, nel 1921, ero a capo di una organizzazione sindacale a Firenze, ed era precisamente questo: di non fare i famosi biglietti come si fanno ora. Sono più di mezzo milione gli interessati se consideriamo gli agenti, le famiglie, i figlioli, e io dicevo fin d'allora: « perchè non diamo una tessera a tagliandi considerando un totale medio in chilometri e, per ogni viaggio, stacchiamo un tagliando per il corrispondente chilometraggio? ». Sono centinaia gli impiegati addetti alla compilazione delle concessioni di viaggio e diecine e diecine sono addetti alla regolarizzazione disciplinare delle irregolarità, perchè le concessioni sono molto complesse e talvolta il viaggiatore sbaglia anche in buona fede (in questo caso la punizione è più lieve). Sono dunque forse qualche centinaia gli impiegati che ella può risparmiare.

Ad altre riforme accennavo nella relazione che lei potrà leggere quando crederà, accennavo alla materia disciplinare e al regolamento del personale il quale prescrive, per esempio, che all'agente malato si conserva lo stipendio fino a 180 giorni, dopo di che interviene il direttore, su motivato parere dell'Ispettorato sanitario, con una proroga di altri 90, quindi andiamo a 270 giorni. Nella mia lunga carriera non ho mai visto una di queste proposte venire bocciata; quindi perchè non diamo questa facoltà di proroga ai capi compartimento evitando loro di ricorrere alla Direzione generale?

In alcuni dei miei interventi passati ho rilevato che il personale dei servizi centrali dovrebbe provenire dagli impianti periferici, perchè nessun movimentista potrà mai essere tecnico come chi ha fatto il capo stazione, e questo vale anche per gli altri rami.

Onorevole Ministro, nel discorso da lei pronunciato nell'altro ramo del Parlamento e che tutti abbiamo letto, ho visto un accenno alle tariffe. È recente l'aumento delle tariffe: è del 1° febbraio, mi pare. Prima che andassero in vigore sorsero dei dubbi relativamente al piccolo collettame. Arrivò un telegramma agli organi periferici, poi un altro telegramma e finalmente un terzo telegramma col quale si sospendeva la applicazione di quella tariffa. Le consegnerò a parte le copie di quei telegrammi.

Ed allora aveva ragione il Ministro quando chiedeva che fosse data a lui la delega per la questione delle tariffe, perchè senza questa delega le tariffe sono approvate dal Consiglio dei ministri, ma poi vediamo come sia facile sospendere od annullare la disposizione.

Nell'intervento successivo (eravamo all'intervento sul bilancio del 1949-1950) trattavo della sistemazione degli avventizi, delle ferrovie in concessione, della legge sull'ammodernamento delle ferrovie. A proposito, questa legge è bene che sia approvata anche se è combattuta dai colleghi dell'altra parte. Il collega Oggiano vi ha letto quell'articolo dell'« Automobile » che è molto indicativo a questo proposito. In ogni modo è certo una legge che deve essere resa operante al più presto, in quanto che ha per suo scopo quello di migliorare le comunicazioni ferrotranviarie. Ed io vedo soprattutto in quel giornale « L'Automobile » ed in altre pubblicazioni avverse a quella legge, la preoccupazione della strada, dei titolari dei servizi automobilistici, non dell'ammodernamento, ma della facoltà che quella legge consente di sostituire la ferrovia a scartamento ridotto, o la tranvia urbana in linea automobilistica, venendo così lo Stato ad inserirsi nella loro attività commerciale. E badate, onorevole Sottosegretario, io dico con franchezza che non ho soverchio entusiasmo per questa legge, ma è bene che sia resa operante. D'altra parte guardate bene di cautelarvi profondissimamente (e lo diremo nella sede opportuna) e soprattutto non si limiti a quella determinata Commissione la facoltà di stabilire le linee soggette ad ammodernamento, ma si creino dei consorzi a carattere economico, perchè quando noi abbiamo la concorrenza, non illudiamoci, non possiamo non preoccuparci del prevalere progressivo della strada sulla rotaia.

Il collega Oggiano ha parlato a lungo a favore delle sue ferrovie sarde ed io, che ho trascorso tutta la mia vita nelle ferrovie, non posso che plaudire a quell'inno sull'utilità della rotaia. Ma è bene che le ferrovie ricordino che c'è anche l'automobile ed è tempo che strada e rotaia non si facciano più concorrenza, ma

siano coordinate, come ben diceva il senatore Rizzo, in un tutto armonico, per il raggiungimento dell'unico fine che è l'interesse del pubblico. Certamente sarebbe assurdo che noi auspicassimo che tutte le linee debbano essere economicamente attive. Il servizio di trasporto del pubblico è un servizio sociale, è un bene che viene dato alla società ed è giusto che il contribuente questo vantaggio lo paghi; ma ad eliminare quella che può essere spietata concorrenza tra l'una e l'altra forma di trasporto, ed in attesa che si costituisca il Consiglio superiore dei trasporti, non si renda operante quella legge se prima non si è perfettamente garantiti che la sua applicazione sia tutta ed esclusivamente a vantaggio dell'interesse del pubblico e dell'erario.

Un altro argomento debbo trattare, quello del regolamento del personale. Onorevoli Sottosegretari, nel mio intervento del 13 luglio 1950, parlando del regolamento del personale, dicevo che è un regolamento che, salvo aggiornamenti parziali, risale al 1925, quindi all'epoca fascista. È un regolamento arcisuperato dai progressi sociali e dalle necessità sociali delle classi lavoratrici. Mi si rispose qualche anno fa che una Commissione era incaricata dell'aggiornamento di quel regolamento. Vorrei sapere a che punto è il lavoro di quella Commissione, perchè così come è (ed è riconosciuto da tutti) il regolamento del personale ha bisogno, come le vecchie ferrovie, di ammodernamento! Onorevole Mattarella — mi rivolgo proprio a lei perchè si occupa in modo particolare del personale delle Ferrovie dello Stato — nel 1950 citavo il caso di un disgraziato che, caduto sotto le maglie del regolamento, ebbe inferti castighi enormi, perdette l'impiego, ecc. Il ministro D'Aragona, allora in carica, volle far rivedere quel procedimento e rese giustizia a quell'agente. Leggo le parole del ministro Malvestiti pronunciate nell'altro ramo del Parlamento. Il Ministro dice che è stata approvata dal Consiglio dei ministri la presentazione di un disegno di legge per la sistemazione a ruolo di tutto il personale avventizio delle Ferrovie dello Stato. Benissimo, ma da quanto tempo se ne parla? Il disegno di legge non è ancora venuto al Parlamento. Nel 1950, citando alcuni casi, dicevo: guardate la differenza enorme che passa tra l'impiegato di ruolo e quello non di ruolo. Mentre il primo, in caso di grave mancanza ha una semplice sospensione, quello non di ruolo, che è in questa posizione non per colpa sua ma perchè la legge che gli dà una definitiva sistemazione sta maturando attraverso le alchimie prima di gabinetto e poi del « concerto » dei vari Ministeri, e poi del Consiglio dei ministri e, finalmente, del Parlamento, è sottoposto al licenziamento. Ho citato un caso recente, per cui ho avuto anche la risposta scritta, di un disgraziato che è stato sorpreso a rubare. Poi la mancanza si affievolì: era un pezzo di ferro arrugginito. Il disgraziato era accoppiato con altro agente ma di ruolo. Attraverso la revisione dell'istruttoria (il processo non è stato ancora celebrato) è avvenuto che quello di ruolo è stato riammesso in servizio mentre quello non di ruolo (e tale soltanto perchè ancora non sistemato non per colpa sua) è stato sospeso in attesa del procedimento.

Ragion per cui le dico, onorevole Mattarella, che manderò a lei il pro-memoria e faccia lei quello che ha fatto il ministro D'Aragona, non per ragioni di regolamento ma per ragioni di equità. È per questo che chiedo la revisione del regolamento che deve essere aggiornato in tutti i suoi aspetti, poichè non può nel 1952 essere ancora vigente un regolamento del personale del 1925 anche perchè il regolamento del 1925 fu imposto dal regime fascista in sostituzione di un altro regolamento, del 1917: ond'è che abbiamo il regolamento fascista che sostituì il regolamento democratico e la democrazia non è stata ancora capace di dar vita ad un regolamento che si confaccia ai costumi democratici.

Onorevole Sottosegretario, io, anche perchè l'ora è un po' tarda, mi limito ad osservare che tutti hanno parlato di problemi particolari. Ho sentito parlare molto di elettrificazione e ne ho sentito parlare per parecchi tratti di linea, per parecchie zone, ma io debbo riferirmi a questo riguardo ad un mio intervento del 1949 in cui chiesi l'elettrificazione della Y Bologna-Venezia-Padova-Milano. Dimostravo nel mio intervento che elettrificando la Bologna-Venezia e la Padova-Milano avremmo raggiunto il congiungimento con le linee già elettrificate dal Brennero e da Chiasso a

Reggio Calabria. Il 7 dicembre 1950 presentavo una interrogazione in proposito e il sottosegretario Battista, dopo aver affermato che il Ministero dei trasporti conveniva pienamente sulla necessità e l'urgenza della elettrificazione della linea Bologna-Venezia, dichiarava che non era possibile fare alcuna previsione del tempo in cui tale elettrificazione avrebbe potuto essere effettuata, poichè era subordinata alla concessione dei finanziamenti.

Io mi dichiarai insoddisfatto. Ma, onorevoli Sottosegretari, c'è in Senato l'onorevole Corbellini che scriveva della elettrificazione della linea Bologna-Venezia nel suo articolo dal titolo « La ferrovia del 45° parallelo » pubblicato sul « Gazzettino » del 13 giugno 1950. Nel 1950 quindi mi sentivo avallato dalle sue parole. Io non voglio dire le dure parole di Vigiani, non voglio dire le ancora più dure parole di Oggiano, nè quelle del senatore Priolo nè di altri, ma nonostante quell'avallo non ho avuto soddisfazione finora. La elettrificazione della Bologna-Venezia infatti non si è ancora verificata.

Il discorso dell'onorevole Ministro accenna all'elettrificazione del tratto Milano-Verona. Dirò di più, che lo stesso senatore Corbellini in un articolo successivo del 14 luglio 1950 diceva che bisogna potenziare la rete ferroviaria veneta e ribadiva i concetti per i quali era necessario provvedere a questa elettrificazione. L'anno scorso citai qualche considerazione di indole tecnica. Ed oggi voglio riferirmi ad una « memoria » pubblicata nella « Ingegneria ferroviaria » del novembre 1950. Quella memoria certamente lei, onorevole sottosegretario Focaccia, l'avrà letta. La ho letta anch'io e con molto interesse. È una memoria dovuta all'ingegner Cuttica coadiuvato dall'ingegner Zattoni ed ha per oggetto « L'elettrificazione ferroviaria - Elettrificazione della rete F.S. e probabile limite del suo sviluppo ». In essa vengono con abbondanza e dovizia di argomenti citate le ragioni che militano a favore della elettrificazione. Ne risparmio ai colleghi la lettura, ma in questa relazione si formula la graduatoria delle linee da elettrificare; ed in che maniera è fatta la graduatoria? La graduatoria è fatta in base al traffico sulle linee prese in esame ed al consumo del 1950; evidentemente a maggior traffico corrisponde un maggiore consumo di combustibile, e più carbone si consuma e più conviene l'elettrificazione. In tale prospetto abbiamo in prima linea la Milano-Verona con 148 chilometri, consumo di carbone per chilometro 525 chili; poi c'è la Verona-Venezia con 120 chilometri e 430 chilogrammi; la Bologna-Venezia con 160 chilometri e 315 di consumo di carbone per chilometro; seguono l'Ancona-Foggia, la Torino-Milano, ecc.

Onorevole Mattarella, veda, io, amministrativo, vi dico: signori miei ascoltate i tecnici. La memoria di cui ho parlato porta le firme di due ingegneri che sono conosciuti non soltanto in Italia: ed allora perchè non ascoltiamo il loro parere? Io mi lagno, onorevoli senatori, per questa ragione: perchè l'elettrificazione dell'ipsilon Bologna-Venezia e della Padova-Milano è un problema di interesse economico assoluto, perchè l'impiego del capitale trova in questo caso immediata e conveniente remunerazione. Come dicevo all'illustre relatore, onorevole Panetti, sono preoccupato, anche per un'altra ragione. Qui noi siamo al quarto anno della legislatura, ed io risiedo a Mestre: rappresento Venezia, ma abito a Mestre. Gli onorevoli Sottosegretari qui presenti conoscono Mestre. Io denunciai qualche anno fa il fatto che la stazione di Mestre è la stessa che trovai nel 1898; la guerra ha distrutto gli impianti, vi sono ancora gli scambi manovrati a mano, non abbiamo sottopassaggi: abbiamo un progetto per una stazione nuova che rimandiamo ai nostri nipoti, perchè è un progetto di vastissima mole e a largo respiro, che non può essere oggi preso in considerazione. Ma il male è che, sempre in attesa della elettrificazione, non si fa nulla.

Ma è ora di finirla; perchè non si sistema la stazione di Mestre, che è in uno stato miserando? L'altro giorno, passando da Mestre, due o tre persone estranee all'Amministrazione mi vennero a dire: « Ma cosa si aspetta a rinnovare la stazione di Mestre? ». Questa è l'opinione del pubblico.

Io non voglio fare un inno a Mestre nè a Venezia, ma badate, onorevoli colleghi, che di Mestre è il senatore che vi parla e di Mestre è anche un vice direttore generale delle Ferrovie

dello Stato. Ma nè il vice direttore generale nè il senatore sono riusciti fino ad ora a scuotere quella che non è debolezza, ma forse incomprensione dei Ministri. Sta di fatto che questa elettrificazione non si è ancora ottenuta, ed io non esiterò — poichè mai si è assunto impegno alcuno da parte del Ministro — a rinnovare la mia raccomandazione, e non rallenterò mai, come ho dimostrato di non rallentare mai, questo mio quotidiano pungiglione: il Ministro dei trasporti assuma una buona volta l'impegno che in quei 160 miliardi debbono trovare posto anche questi lavori.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. È già stato detto alla Camera dei deputati dal Ministro.

TOMMASINI. Non mi risulta.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. È stato detto non in sede di questo bilancio, ma dell'altro. (*Interruzioni dal centro e dalla destra*).

TOMMASINI. Io dissi anche che questa elettrificazione, sempre per ragioni economiche, dovrà portare necessariamente al congiungimento della trazione elettrica fra Mestre e Cervignano e fra Mestre e Udine, in quanto a Cervignano verrà costituito un collegamento col tratto di proseguimento Cervignano-Trieste e a Udine ci si allaccerà con la Udine-Tarvisio, già elettrificate.

È tutto un programma economicamente sostenibile; non fate che io debba ancora tornare l'anno venturo a parlarvi di queste cose. Badate che quando insisto sull'elettrificazione, lo faccio anche nell'interesse delle comunicazioni fra Venezia e Roma, comunicazioni che sono assolutamente deficitarie. Il senatore Merlin ha chiesto, per esempio, che un determinato treno da Bologna a Venezia che si effettua solo il venerdì sia reso giornaliero. La lettera l'ho minutata io, ma avevo scontato in partenza la risposta, la quale infatti è stata negativa. Il cambio di trazione a Bologna è dannosissimo alle comunicazioni tra Venezia e Roma e io chiedo che sia assunto dal Governo un preciso impegno.

Onorevoli colleghi, dirò ora qualcosa sul discorso del 4 giugno dell'onorevole ministro Malvestiti e sulla pregevole relazione del senatore Panetti. Il senatore Panetti è stato veramente analitico, ma io richiamo la sua attenzione, onorevole Sottosegretario, su un punto della relazione, a pagina 9. Parliamo tanto di linee sovvenzionate, di integrazioni di bilanci. Ebbene il senatore Panetti, con un capitolo che coraggiosamente intitola « sincerità contabile », denuncia che « talvolta le società, premute dalle difficoltà finanziarie che lo sbilancio suscita nel loro esercizio, prima di poter ottenere i sussidi straordinari, trattengono nelle loro casse gli introiti dei biglietti venduti nelle loro stazioni anche per i percorsi che si prolungano sui tronchi eserciti dalle Ferrovie dello Stato ».

Altre ritenute arbitrarie si effettuano sulle quote che le società stesse, come datrici di lavoro, debbono versare all'Istituto della previdenza sociale. « È ovvio il voto che queste irregolarità contabili siano ridotte al minimo, evitando l'appesantimento che esse provocano nell'organismo amministrativo e risparmiando le quote di interesse ad elevato tasso che le Società esercenti debbono corrispondere agli Enti creditori (Ferrovie dello Stato e Istituto di previdenza) ». La sincerità del relatore, che ha avuto la nobilissima idea di consacrare agli atti parlamentari, costituisce una denunzia grave che non deve rimanere inascoltata perchè c'è un'arbitraria trattenuta sui biglietti venduti, ma anche peggio, una contravvenzione all'Istituto della previdenza sociale! Gli industriali sanno quali sono le ammende per chi contravviene alle norme legislative in materia di contributi della previdenza sociale. Ora quest'abuso va senz'altro eliminato.

Un'altra cosa dice il relatore, e anche qui sono d'accordo, fino a un certo punto, col senatore Massini. Denuncia il relatore che si è avuto da parte dell'Amministrazione un maggiore aggravio di 470 milioni per cessato sovrapprezzo sui biglietti che vengono venduti dalle agenzie private; quali siano le ragioni di questo regalo fatto alle Società concessionarie, non conosco, ma certo l'appunto sollevato dal senatore Massini ha un suo valore. Non doveva essere consentito alla C.I.T. di esercitare la vendita dei biglietti nell'interno della stazione di Roma Termini, perchè tutto ciò che vende la C.I.T. non fa realizzare alle Ferrovie dello Stato un solo agente perchè io penso, come ho avuto occasione di dire all'onorevole Ministro,

che i 30 e più sportelli della stazione sono sufficienti per la vendita di tutti i biglietti di Roma Termini. Inoltre, come ebbi già occasione di dire altra volta, non va taciuto che il direttore generale delle Ferrovie, uomo valorosissimo sotto tutti i lati e a cui non muovo alcun appunto, fa parte del Consiglio di amministrazione della C.I.T.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. È giusto che il capitale controlli le sue partecipazioni con i suoi uomini.

TOMMASINI. E su questo argomento non ho altro da dire. Nei passati esercizi ho avuto occasione di dire che ciascun Dicastero deve sostenere le spese di sua competenza. A questo proposito vorrei ricordare il citato discorso dell'onorevole Malvestiti, il quale ha auspicato che venga attribuito ad altri bilanci il minore introito per numerosissimi ribassi che i suoi uffici calcolano in un totale che si aggira intorno ai 30 miliardi.

Sono quindi 30 miliardi in meno che incassa l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per servizi gratuiti o semi gratuiti che presta per conto di altri Ministeri. Signor Ministro, ella è stato anche in ciò preceduto; adesso vedo che è lei che precede noi e noi saremo al suo fianco per sostenerla. Ogni Ministero deve portare il proprio onere; è questione di regolarità contabile.

A proposito dell'ufficio delle nuove costruzioni ferroviarie ha detto il Ministro che ha scritto al suo collega onorevole Aldisio in proposito. Anche su questo, ella, onorevole Ministro, è stato preceduto da noi ed ho qui un opuscolo nel quale parlo diffusamente di questo ufficio, che è composto di un certo numero di funzionari che hanno un trattamento uguale al ferroviere e che viceversa sono in forza al Ministero dei lavori pubblici. Potrei portarvi degli esempi, dirvi per esempio che in quel di Belluno c'è un bel numero di gente che non fa un nulla o quasi nulla. Anche qui, onorevole Ministro, ci troverà al suo fianco.

Un ultimo argomento. Ella il giorno 26 giugno è stato così gentile da ricevere una commissione accompagnata da me e dall'onorevole Olivero, che le ha sottoposto la richiesta che la città di Mestre non sia strozzata, nel suo sviluppo, dallo sbarramento della ferrovia. Ella con rapido intuito ha deciso per una deviazione, ma si è cautelato soprattutto per il lato economico. Io le do atto di questa sollecitudine, ma nel tempo stesso mi preoccupo di un fatto. Ella certamente ricorda come, nella discussione, i suoi tecnici hanno prospettato se accumulare il traffico su pochi chilometri di una linea già esistente, oppure aumentare il numero dei binari. Sostengono i suoi tecnici che il doppio binario attualmente esistente non può valere per la somma dei due tratti. Signor Ministro, le autorità di Venezia stanno facendo i relativi studi ed io mi propongo di sostenere questi studi avallandoli con dei dati di fatto. Sarebbe per me conforto che qualche tecnico di quelli presenti l'altro giorno alla riunione fosse qui ad ascoltarmi. Ho voluto consultare l'orario ufficiale e che cosa ho trovato? Che da Venezia a Mestre in un tratto di 9 chilometri corrono 71 treni nelle 24 ore nell'un senso e 79 treni nell'altro senso; sono 150 treni nelle 24 ore che corrono su due soli binari. C'è anche una fermata intermedia a Marghera per il trasporto degli operai e questo per 23 treni. Ma v'è di più: quando si dice che il traffico sulla Mestre-Treviso e la Mestre-Portogruaro non può far carico al tratto di 4 chilometri del raddoppio Venezia-Treviso, rispondo che da Portogruaro a Mestre corrono 11 treni nell'un senso e da Treviso a Mestre (discendenti) 23 treni; totale 34 treni. Da Mestre a Portogruaro (ascendenti) 11 treni, da Mestre a Treviso (ascendenti) 23 treni. Sono 34 treni nell'un senso, 31 treni nell'altro, quindi 65 treni in confronto dei 150 che corrono da Mestre a Venezia. Ed ancora: sulla Mestre-Padova corrono 31 treni nell'un senso e 30 treni nell'altro. Ed allora, signor Ministro, ne riparleremo quando avremo il conforto dei tecnici, magari anche con una polemica sui giornali, ma, a mio parere, non si può sostenere ulteriormente la necessità di sostenere una spesa, tra armamento ed espropriazione di terreni, di circa mezzo miliardo. Può darsi che ci troviamo d'accordo sulla possibilità di potere risparmiare il mezzo miliardo. Quindi io la ringrazio per quello che ha fatto ma l'impegno per l'avvenire.

Onorevoli colleghi, in questa Aula non per consuetudine ma per un sentimento inti-

mo del mio cuore, in ogni circostanza non posso non ricordare con fraternità e solidarietà e, oso dire, per la mia età, con paternità di affetto la famiglia dei ferrovieri, che può essere suddivisa da diverse ideologie politiche ma che ha per cemento lo spirito di corpo, perchè quando un ferroviere si pone sulla giacca o sul berretto le due lettere F. S. si sente immediatamente e solo ferroviere. A questa famiglia, alla quale non faccio mancare il mio rimprovero quando rimprovero mi pare che meriti, mando il mio paterno saluto ed auguro che a questa famiglia abbia ad arridere un sempre migliore avvenire e che essa, nei Ministri e Sottosegretari, nel Governo e nei dirigenti, abbia a trovare i propri padri e le proprie guide e ciò per il bene della nostra Nazione dei cui interessi e del cui decoro essi, i ferrovieri, sono tanta parte! (*Applausi dal centro e dalla destra; congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Gervasi. Nel corso del suo intervento, egli svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato. Se ne dia lettura.

CERMENATI, *Segretario*:

« Il Senato, in considerazione del grave disagio finanziario in cui si trovano le linee ferroviarie in concessione alla " Società Ferroviaria Italiana " linea Arezzo-Sinalunga, Arezzo-Pratovecchio-Stia, le quali, nonostante il forte afflusso di viaggiatori e merci, hanno un bilancio costantemente in *deficit*, causando ritardo di mesi nel pagamento di salari e stipendi, insolvibilità nei pagamenti di varia natura ed a ditte appaltatrici di lavori già da tempo ultimati;

invita il Governo a provvedere a sanare o comunque a migliorare tale situazione e, ritenendo che tale *deficit* derivi nella quasi totalità dalla antieconomicità della trazione a vapore sulla linea Arezzo-Pratovecchio-Stia, invita il Governo a provvedere alla elettrificazione della Arezzo-Stia già da tempo promessa ed approvata in linea tecnica, ravvisando in tale opera la premessa indispensabile per il pareggio del bilancio e l'ammortamento in pochi anni della somma investita ».

PRESIDENTE. Il senatore Gervasi ha facoltà di parlare.

GERVASI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, sarò brevissimo. L'ordine del giorno che io ho avuto l'onore di presentare in questo bilancio somiglia nella forma e nella sostanza a tanti altri ordini del giorno che sono stati presentati nel passato, nel presente e che forse saranno presentati nell'avvenire. Però, a differenza di questi, questo ordine del giorno, che apparentemente comporta una spesa di alcune centinaia di milioni, porta invece ad una economia di spesa in quanto l'elettrificazione della ferrovia Arezzo-Pratovecchio-Stia che l'ordine del giorno propone e sottopone all'Assemblea, va vista dal punto di vista della economicità in rapporto a quella che è la trazione a vapore attuale, la quale dà un *deficit* mensile dai 7 ai 7 milioni e mezzo, *deficit* mensile che viene integrato dallo Stato. Questa linea preoccupa non solo per il difetto del servizio viaggiatori in specie, ma anche per quello merci e nello stesso tempo pone il problema di un disavanzo che sarebbe costante e che porta ad una condizione fallimentare la Società ferroviaria italiana. Devo poi brevemente accennare come nel 1950, quando la Società ferroviaria italiana subentrò alla Società veneta per la ricostruzione dell'esercizio della ferrovia Arezzo-Pratovecchio-Stia, ebbe promessa molto autorevole che la ferrovia stessa sarebbe stata in breve elettrificata e perciò fin dal luglio 1950, prima cioè dell'inizio del servizio a vapore, la Società presentò il progetto dell'elettrificazione che, dopo l'approvazione dell'ispettorato di Firenze e della Commissione interministeriale, trovasi ora al Consiglio superiore dei lavori pubblici e speriamo che a quest'ora sia già un atto compiuto. Ma intanto, per questo ritardo, l'esercizio si è rivelato fortemente deficitario, per questa ragione e per altre che per brevità ometto. Dopo poco più di un anno di gravissimi sacrifici del personale che viene pagato ogni due o tre mesi, delle imprese che hanno ricostruito la ferrovia e di altri creditori, la Società non potendo fare fronte ai pagamenti, anche perchè lo Stato da parte sua integra il bilancio con buoni di credito per i quali le Banche pongono in difficoltà la Società, in quanto essa non gode della fiducia per lo sconto di quei buoni, si

trova in continuo disagio e non si esagera dicendo che si trova in continuo stato fallimentare. Di fronte a questo stato di cose, che solo per brevità non approfondisco, le soluzioni che si affacciano alla mente sono: elettrificazione della linea, e immediata e pronta integrazione del bilancio con valuta diversa dai buoni di credito.

La cessazione della linea è assurda perchè sarebbe un delitto chiudere una ferrovia dopo aver affrontato la spesa di circa mezzo miliardo per ricostruirla, ed anche perchè il personale, la maggior parte del quale è da oltre venti anni in servizio, perderebbe ogni mezzo di sussistenza per le difficoltà di trovare collocamento e perchè i dati statistici riguardo ai viaggiatori e merci (introiti per chilometro di linea, lire 1.330.000, unità di traffico per chilometro di linea 339.371, personale per chilometro di linea, 1,96, dati statistici ottenuti nel primo anno di un servizio a vapore ridottissimo ed assolutamente inadeguato alle necessità del Casentino) hanno bisogno di tutta la possibile attenzione. Queste cifre collocano la detta ferrovia al nono posto tra le ferrovie a scarso traffico, come risulta dalle statistiche pubblicate dall'Ispettorato generale della motorizzazione civile, desunte dalla rivista « Trasporti pubblici » dell'agosto 1951. È evidente che prima di cessare l'esercizio della ferrovia Arezzo-Stia bisognerebbe fare altrettanto per il 50 per cento delle ferrovie concesse in Italia. Infine la ferrovia in oggetto ha un particolare interesse pubblico, riguardante una vastissima vallata, per il servizio viaggiatori e merci nonchè per il notevole afflusso turistico.

Del resto, onorevoli colleghi e onorevole Ministro, le condizioni di disagio brevemente accennate di questa ferrovia sono comuni ad una alta percentuale di ferrovie in concessione e fu precisamente questo stato di cose che ispirò il Governo a presentare quel disegno di legge approvato dal Senato fin dal febbraio 1951 intitolato: « Provvedimenti per l'esercizio ed il potenziamento di ferrovie ed altre linee di trasporto a regime di concessione ». Tale disegno di legge si prefiggeva lo scopo di attuare il programma di ammodernamento e di risanamento economico di pubblici servizi in tutti i campi dell'azienda concessionaria. È in primo luogo la convenienza economica che impone l'attuazione della elettrificazione delle linee in oggetto ed è infine alla necessità pubblica che si ispira il disegno di legge al quale ho affidato la mia brevità e per il quale ho fiducia nell'accettazione di questo ordine del giorno da parte vostra, onorevoli colleghi, e da parte dell'onorevole Ministro.

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

GENCO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, è la quinta volta, se non erro, dacchè ho il ponderoso onore di appartenere a questa Assemblea, che prendo la parola nella discussione degli stati di previsione del Ministero dei trasporti.

Purtroppo sono costretto a ripetere in parte ciò che ebbi occasione di dire negli anni decorsi.

Lamentai lo scorso anno che il Ministero dei trasporti non avesse publicato dal 1948 la statistica dei servizi pubblici in concessione; ad un anno di distanza, sono costretto a protestare e per la mancata pubblicazione di detta statistica degli anni successivi al 1948, e per la mancata publicazione delle relazioni finanziarie delle ferrovie dello Stato per gli anni 1944-1945 e seguenti. L'esame di queste pubblicazioni, specialmente se esse rispecchiassero le situazioni più recenti, consentirebbe a noi di occuparci analiticamente ed a ragion veduta del problema dei trasporti.

In mancanza delle predette relazioni e delle pubblicazioni statistiche trimestrali delle ferrovie dello Stato, che da qualche tempo non sono pervenute alla piccola biblioteca della nostra 7ª Commissione — e rivolgo viva preghiera a lei perchè vengano d'ora innanzi regolarmente inviate alla Commissione — devo servirmi e far riferimento alla relazione dell'onorevole Spoleti alla Camera dei deputati, a quella del nostro eminente collega onorevole Panetti, al discorso del Ministro dei trasporti alla Camera del 4 giugno scorso, e ai dati piuttosto sommari dello stato di previsione.

Non mi occuperò del problema ormai annoso del coordinamento tra strada e rotaia: se ne è parlato tanto e soprattutto se n'è scritto tanto; non ho la pretesa di dare dei suggerimenti e non oso sfiorare neanche un argomento di tanta importanza. Aspettavamo che di questo problema si occupasse il costituendo Consiglio su-

periore dei trasporti. A lei, onorevole Ministro, non è piaciuto lo schema proposto dall'onorevole Corbellini, ed ella ha ritirato il disegno di legge; sarebbe stato meglio che la proposta fosse stata esaminata, col suo intervento, presso la 7ª Commissione, che non ha ancora avuto l'onore di averla presente in nessuna delle sue sedute; ella ci avrebbe trovato consenzienti nel ridurre l'elefantiaca composizione del Consiglio superiore; insieme si sarebbe forse trovata la soluzione più adatta, ed il problema non sarebbe stato, come io temo, rimandato alle calende greche.

Tra giorni ci occuperemo, per la seconda volta, della legge sull'ammodernamento delle ferrovie concesse, a proposito delle quali il nostro relatore, senatore Panetti, a pagina 2 della sua splendida relazione, divide le ferrovie in due categorie: quelle che, con un ragionevole aggiornamento delle sovvenzioni chilometriche e con opportuni ammodernamenti, possono raggiungere un assetto economico stabile e mantenersi in attività senza sussidi straordinari, e quelle che tale possibilità non presentano, e quindi debbono venir sostituite con altri mezzi di trasporto.

Ora, le ferrovie concesse che difficilmente potranno raggiungere un assetto economico stabile sono in gran parte nell'Italia meridionale e nelle isole; parlo delle calabro-lucane, delle ferrovie del sud-est, delle ferrovie sarde e delle sicule. Le suddette ferrovie rappresentano oggi l'unico collegamento per gran parte di queste regioni, nè esse saranno sostituite o sono sostituibili dalla rete stradale che la Cassa del Mezzogiorno va sistematicamente stendendo sulle nostre aree depresse. Queste linee vanno mantenute, anche se costeranno alcune centinaia di milioni allo Stato; non m'importa se debbano essere gestite dallo Stato o mantenute alle Società concessionarie, perchè esse saranno passive anche nelle mani dello Stato, come lo sono nelle mani delle società concessionarie. Non abbia lei, onorevole Ministro, il triste privilegio di sopprimere un solo chilometro di queste ferrovie secondarie che servono popolazioni fra le più laboriose, ma fra le più abbandonate del territorio della Repubblica.

Ci auguriamo che la Cassa del Mezzogiorno operi attivamente sull'economia di queste regioni, in modo che anche le ferrovie abbiano a giovarsene. Le ferrovie hanno la loro influenza, che non appare così a prima vista nella economia e quindi nella risoluzione del problema di queste aree depresse. L'anno scorso attraverso un'interrogazione mi occupai della ferrovia Spoleto-Norcia; essa non riguarda le regioni meridionali, ma seppi che la si voleva sopprimere e feci un'interrogazione; seppi che la si voleva sopprimere perchè costava allo Stato 28 milioni l'anno; dissi che è l'unico mezzo che collega Norcia e l'alta montagna spoletina con Spoleto e con la ferrovia per Roma. Ottenni che fosse mantenuta.

Qualcosa di simile si può dire delle ferrovie calabro-lucane e delle sarde, che sono l'unico mezzo di comunicazione di cui si servono tanti paesi.

A proposito delle calabro-lucane, debbo dire al senatore Panetti che la lunghezza della rete che doveva congiungere Bari con la Lucania non era di 1.205 chilometri, ma di 1.271, di cui 737 chilometri soltanto sono stati costruiti e sono ora in esercizio. Infatti con legge speciale 21 luglio 1910, n. 580, la rete delle calabro-lucane a scartamento ridotto fu prevista in 1.271 chilometri. Detta legge includeva in detta rete, oltre una considerevole quantità di linee di nuova costruzione, anche alcune linee ancora in costruzione o in esercizio a cura diretta dello Stato, previa trasformazione in queste ultime dello scartamento o l'interposizione del binario ridotto entro il normale per alcune linee che sarebbero state esercitate cumulativamente dallo Stato e dalla Società Mediterranea. Tale rete, destinata a collegare Bari con la Lucania e la Calabria fu ritenuta di una speciale importanza, tanto che furono previste ed eseguite delle opere di grande mole, come la galleria di Miglionico e vari viadotti.

Con la Convenzione del 1926, le speranze delle nostre popolazioni che la rete fosse completata vennero meno e la rete fu stabilita nella lughezza attuale di chilometri 737. Ora mi guardo bene dallo sperare che si arrivi al completamento dei chilometri mancanti; sono 500 e più chilometri che mancano dalle previsioni, ma bisogna ben fare qualche cosa; occorrono, per esempio, dei piccoli tronchi di collegamento, occorrono soprattutto delle lievi rettifiche degli attuali tracciati. Un mese e mezzo fa ci siamo

trovati, con il suo valoroso collaboratore senatore Focaccia, alla inaugurazione delle nuove automotrici delle calabro-lucane; egli ricorderà che, giunti nel capoluogo di Matera, dovette subire un lungo discorso di un rappresentante di quella Provincia, nel quale si chiedeva la trasformazione della linea dallo scartamento ridotto a quello ordinario. Ebbi a dire tempo fa in questa Aula che, data la spesa necessaria, questa trasformazione non la vedevo molto vicina, per cui da parte di qualche interessato, solo per ragioni politiche, si diffuse la voce che io fossi il nemico pubblico numero uno di questa trasformazione, ed avversassi così le aspirazioni della città di Matera, dimenticando che anche la mia città si sarebbe avvantaggiata fortemente dello scartamento ordinario. A Matera il senatore Focaccia rispose che per il momento non era da parlarne e ne espose le ragioni. Dopo il suo discorso, l'onorevole Focaccia diventò il nemico pubblico numero uno ed io passai così al secondo posto.

Matera è l'unico capoluogo di provincia del continente che non ha rete ordinaria delle Ferrovie dello Stato, ve ne è un altro in Sardegna, Nuoro; ma se non si possono almeno per ora trasformare le ferrovie calabro-lucane, si può però fare qualche rettifica del tracciato nel tratto Bari-Altamura, perchè ad Altamura, vi è, chiamiamolo così, il più alto valico a metri 500; lì vi è bisogno di una piccola rettifica, in maniera di sopprimere due o tre passaggi a livello, per un totale di spesa di 200 o 300 milioni. Si faccia qualche cosa e forse i miei amici di Matera si accontenteranno, per il momento: se ne potrà riparlare poi fra qualche anno quando saranno valorizzate le terre del Materano.

Passo al bilancio delle Ferrovie dello Stato; l'onorevole Spoleti, a pagina 4 della sua relazione, pubblica un quadro interessantissimo di confronto tra il materiale rotabile esistente in servizio al 30 giugno 1939 e quello esistente in servizio al 30 giugno 1951 sulla rete delle Ferrovie dello Stato. Mi fermo a considerare solo le carrozze viaggiatori; al 30 giugno 1939 vi erano in servizio 6.641 carrozze, oggi ce ne sono 5.289, mancano circa 1.200 carrozze ferroviarie. Eppure il traffico viaggiatori è aumentato notevolmente; da 12,6 miliardi di viaggiatori chilometro nel 1938 siamo passati ora a 24 miliardi viaggiatori chilometro, cioè il traffico viaggiatori è raddoppiato e la composizione del parco carrozze delle Ferrovie dello Stato non ha ancora raggiunto il livello prebellico. È chiaro che in siffatte condizioni bisogna provvedere subito a costruire delle nuove carrozze; anche se si dovrà provvedere per mezzo della legge dei 160 miliardi, nella quale è prevista una quota per costruzione di materiale rotabile, io penso che non si raggiungerà il livello prebellico con lo stanziamento quale credo di avere intuito attraverso le varie dichiarazioni del Ministro.

Elettrificazione. Nel piano quadriennale dei 160 miliardi non fu prevista l'elettrificazione, neanche di un solo chilometro, delle linee meridionali. Ella, onorevole Ministro, si dimenticò del Mezzogiorno e solo dopo le proteste dei parlamentari meridionali di parte nostra, si addivenne al piano dei 75 miliardi della Cassa del Mezzogiorno, che è ben poca cosa. Ella ha dichiarato nel suo discorso alla Camera dei deputati che con questo piano a carico della Cassa, si elettrificheranno solo le linee Bari-Foggia e Foggia-Pescara, e si sistemeranno le linee Reggio Calabria-Metaponto e Metaponto-Bari. Ebbene, in questo piano è compresa anche la spesa del doppio binario, per 130 chilometri, della linea tirrenica. Lo ha già detto autorevolmente l'onorevole Priolo e ripeto anche io quello che dissi l'anno scorso e due anni fa, che il doppio binario naturale della linea tirrenica è precisamente la linea jonica, che ha il vantaggio, rispetto all'altra, di essere, per il tratto Reggio Calabria-Bologna, di lunghezza virtuale inferiore alla linea Reggio Calabria-Roma-Firenze-Bologna. Se è vero che la lunghezza effettiva del tracciato della linea jonico-adriatica è di circa 100 chilometri maggiore della linea tirrenica, per il tratto Reggio-Bologna, è anche vero che la linea jonico-adriatica supera solo leggeri dislivelli, per cui è di lunghezza virtuale inferiore all'altra nei due sensi. Inoltre la linea jonica si sviluppa in zone in continuo progresso. Nel mese di febbraio scorso siamo stati una ventina di senatori nella piana di Metaponto. Era una zona tristemente famosa per la malaria, ma oggi la malaria è sparita, sta sorgendo un nuovo borgo rurale, vi è una magnifica strada litoranea sui cui lati stanno

costruendosi delle case. Quella zona un dì abbandonata dagli uomini oggi rifiorisce e produce il miglior grano duro dell'Italia meridionale. Un'altra zona viene attraversata dalla linea jonica, la zona della piana di Sibari, dove in questi ultimi anni sono stati scavati centinaia di pozzi artesiani, dove si coltiva e si produce del riso, forse della migliore qualità d'Italia, con punte di 70 quintali ad ettaro, dove ai fiorenti agrumeti si aggiungono forti produzioni orticole.

Perchè non elettrificare quella ferrovia? Lei vuol fare semplicemente il consolidamento dei ponti ferroviari, l'allargamento dei binari di manovra nelle stazioni. Faccia uno sforzo, onorevole Ministro, faccia elettrificare dalla Cassa del Mezzogiorno l'intera linea da Reggio Calabria ad Ancona, perchè il fare soltanto la linea Bari-Foggia e successivamente la Foggia-Pescara può essere motivo sufficiente per accontentare alcuni più o meno autorevoli parlamentari, ma non sarà sufficiente a giustificare la dimenticanza per l'avvenire di quelle popolazioni; in sostanza il tratto da elettrificare si è ridotto soltanto a quei due tronchi per accontentare un gruppo di deputati e senatori...

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Non è assolutamente vero! Non sono il tipo che accontenta deputati o senatori se le cose non sono giuste.

GENCO. Se noi chiediamo qualcosa a lei la chiediamo soltanto perchè noi siamo qui a rappresentare i bisogni ed i diritti delle nostre popolazioni. Se lei non ci accontenta o, peggio, non ci ascolta, fa malissimo.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Non posso ascoltare tutti. Le sue popolazioni hanno gli stessi diritti di altre popolazioni...

GENCO. Onorevole Ministro, nella spesa dei 75 miliardi è anche prevista la costruzione di 12 locomotori a nafta per la linea Battipaglia-Potenza-Taranto, linea che va elettrificata. È una linea tristemente famosa, perchè nella galleria di Tito fu costretto dalla pendenza della linea a fermarsi un treno con trazione a vapore e le esalazioni di ossido di carbonio fecero perire oltre seicento viaggiatori compresi il macchinista e il fuochista. Le molte gallerie e l'acclività della linea ne impongono l'elettrificazione. Queste spese di materiale rotabile non vanno a beneficio del Mezzogiorno, perchè nell'Italia meridionale non vi sono delle fabbriche per costruire locomotori. Quindi il voler adoperare i fondi della Cassa del Mezzogiorno per costruire locomotori, anche se serviranno per il Meridione, non costituisce un'operazione che ci piaccia molto.

A proposito dell'elettrificazione è stato detto: ma il costo della trazione elettrica è assai minore del costo della trazione a vapore. È vero. Sul bilancio a pagina 54 leggo: « servizio materiale e trazione, forniture, spese ed acquisti » e si passa da 26 miliardi e 720 milioni dello scorso esercizio a 30 miliardi 450 milioni nell'esercizio finanziario in discussione. Evidentemente l'aumento dello stanziamento è dovuto all'aumentato costo del carbone. Noi non abbiamo carbone mentre abbiamo energia elettrica. Onorevole Ministro, le faccio presente inoltre che quando in una stazione vi sono contemporaneamente tutti e tre i mezzi di trazione: trazione a vapore, trazione elettrica e trazione mediante automotrici, occorrono personale ed impianti per tutti e tre i sistemi di trazione e le spese si moltiplicano più di quanto appaia per il maggior costo della trazione termica. Tenga presente altresì che se si elettrifica la linea di cui ho parlato si servirà anche il porto militare di Taranto.

Onorevole Ministro, occorre un piano di elettrificazione. Occorre elettrificare almeno un altro terzo della rete ferroviaria: su circa 16 mila chilometri di ferrovie dello Stato ne sono elettrificate appena 5 mila. Bisogna arrivare almeno a 10 mila chilometri elettrificati, se non giungere al livello delle altre nazioni. Parlo di piccole nazioni: la Svizzera, la Svezia, tutte elettrificate. Bisogna fare un piano da eseguire in tre, quattro, cinque anni, ma è necessario costruire una rete ferroviaria a trazione quasi totalmente elettrica. L'elettrificazione delle ferrovie a spizzico non serve a niente, accontenta sì e no le città che sono servite. Le ferrovie, a mio parere, hanno ancora un secolo di vita. Non sono dell'opinione che il bilancio delle Ferrovie possa mai diventare attivo. L'onorevole Spoleti, relatore alla Camera dei deputati, dice che bisogna ricercare le ragioni dello sbilancio e che esse sono dovute al fatto che dal 1938 le spese sono aumentate di 52 volte, mentre le tariffe sono

mediamente salite di 30 volte. Penso che non sia assolutamente possibile aumentare ulteriormente le tariffe senza allontanare il traffico dalla ferrovia, con la conseguenza di non riprenderlo mai più. Ed allora si tratta di ridurre, fin dove è possibile, i disavanzi, che non sarà mai possibile annullare e che bisogna sopportare, perchè la ferrovia è un servizio sociale e tutti i cittadini devono pagare per coprire i disavanzi sia delle Ferrovie dello Stato come di quelle secondarie, poichè non lievi e non traducibili in cifre sono i vantaggi delle popolazioni servite.

Nel chiudere, dirò qualche cosa sugli impianti e sui servizi ferroviari dell'Italia meridionale. Abbiamo in questo settore le vetture più antiquate, le stazioni più abbandonate, i servizi meno frequenti; basterà che qualcuno si rechi una sera qualsiasi alla stazione di Roma ed osservi i treni che partono per l'Italia meridionale e quelli per altre Regioni più fortunate dell'Italia. Sentirà anche le lamentele e le proteste dei cittadini meridionali. Aggiungete a tutto ciò le più alte tariffe elettriche di tutta l'Italia, la più scarsa rete stradale, le stesse precipitazioni atmosferiche scarsissime nelle nostre Regioni sempre sitibonde di acqua e di giustizia, il più perfetto ed esoso sistema fiscale, i più alti contributi unificati in agricoltura, l'enorme massa di braccianti disoccupati e avrete un quadro completo delle condizioni del Mezzogiorno. Bisogna ridurre i dislivelli in tutti i settori, bisogna operare perchè le nostre popolazioni abbandonino la convinzione di essere trattate come sudditi di colonia, perchè l'Italia sia veramente una nella lingua, nello spirito, così nei diritti come nei doveri, in un più alto tenore di vita per tutti gli italiani da Milano a Matera, da Torino a Siracusa. In questa opera il Ministero dei trasporti ha un grande compito, ma ha pure una responsabilità non meno ponderosa. Signor Ministro, faccia in modo che il Mezzogiorno abbia ferrovie moderne, celeri e comode, come le altre Regioni più fortunate dell'Italia. Quel giorno la redenzione del Mezzogiorno sarà una realtà e le genti non solo della mia terra di Puglia, ma della Calabria e della Lucania, della Sicilia o della Sardegna benediranno coloro che ne avranno soddisfatta la loro sete di acqua e di giustizia. (*Applausi dal centro e congratulazioni*).

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

ELIA. Onorevole signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, parlo come rappresentante politico e democratico cristiano della provincia di Pesaro, per una questione che riguarda la costruzione e il completamento della ferrovia metaurense.

Potrò essere telegrafico su questo problema, perchè ci sono due ordini del giorno presentati dai miei colleghi, uno a firma Molinelli-Cappellini che è stato svolto già, ed un altro a firma Carrara. Forse il Ministro penserà che tanti interventi siano assolutamente esagerati in confronto all'importanza modesta del problema che noi dobbiamo trattare; tuttavia se modesta è la portata del problema in confronto di tutto il vasto quadro ferroviario che sta certamente di fronte al Ministro, la modestia di questa richiesta non è tale nei confronti della nostra provincia, provincia che ha bisogno di essere aiutata nel suo sviluppo e nel suo completamento economico attuale. Il problema, modesto nella sua portata, credo sia anche modesto come impegno economico e quindi non dovrebbe essere difficile la sua attuazione.

I miei colleghi hanno chiesto il completamento dei due tratti ferroviari che intersecano la provincia di Pesaro: l'uno che parte da Fabriano sulla linea Ancona-Roma e che da Pergola dovrebbe condurre ad Urbino (io riconosco che questo tratto, non completato in molti costosi manufatti non può forse essere attuato con la rapidità desiderabile); l'altro che parte da Pesaro e attualmente giunge a Fossombrone per uno sviluppo di circa una cinquantina di chilometri. Questo tratto si arresta attualmente a Fossombrone, ma dovrebbe naturalmente giungere alla stazione di Fermignano e da questa alla stazione di Urbino. Si tratta del completamento di appena 23 chilometri di linea ferroviaria, linea ferroviaria che è già completa in quelli che sono i manufatti più importanti e costosi; si tratta soltanto di darle vita, di armarla come suol dirsi. Il tratto, come ripeto, è breve, ma esso ha per la provincia di Pesaro una grande importanza, in quanto dovrebbe congiungere Urbino alla ferrovia litoranea che porta a Bologna e poi dall'altra parte verso Ancona e Roma. Ora Urbino è una città che ha una sua notevole

importanza e che non merita di essere così abbandonata e così trascurata. Un tempo Urbino, insieme con Pesaro e quasi alla pari, aveva il titolo di capoluogo della provincia che era chiamata appunto di Pesaro e Urbino. Attualmente tale città ha una Università è centro di una scuola di illustrazione del libro, ha una scuola di Magistero notevolmente frequentata, ma soprattutto Urbino ha una grande importanza turistica e artistica: essa ha la casa ducale feltresca, che è una delle espressioni più nobili e più pure del Rinascimento italiano; Luciano di Laurana in quella costruzione espresse il più alto spirito del Rinascimento, di quel Rinascimento che poi doveva giungere fino a Roma. Io non vorrei fare della retorica, ma, poichè il mio caro amico Vigiani ha ricordato Giotto e il Beato Angelico, non posso qui fare a meno di ricordare Raffaello Sanzio e Bramante, questi due grandi figli di Urbino, che tanta orma hanno lasciato di loro in questa città.

Ed allora mi sembra che sia proprio una necessità ed un dovere collegare la città di Urbino in modo rapido con la linea litoranea adriatica. Io debbo riconoscere che l'Amministrazione ferroviaria ha già fatto molto: ha notevolmente migliorato, attraverso l'impiego della littorina, questo tratto ferroviario che congiunge oggi Fossombrone alla linea adriatica e alla città di Pesaro. Facciamo quest'altro sforzo: come dicevo, 23 chilometri.

Si tratta di una vallata agricola di grande importanza, come quella del Metauro, che attende questo sviluppo ferroviario per intensificare i suoi traffici e i suoi trasporti. C'è, come dicevo, anche un grande interesse turistico su questa linea: c'è la stazine di Calmazzo, che è solo a cinque chilometri dal Furlo: e il Furlo è mèta di gite, specialmente nel periodo estivo, quando molti bagnanti frequentano le rive dell'Adriatico e si recano al Furlo per godere quel magnifico spettacolo di rocce scavate dal Metauro e il traforo che lo scalpello romano ha operato nella montagna del Furlo, per aprire la strada alla Flaminia. Per queste ragioni turistiche, per queste ragioni economiche, per lo sviluppo di questa provincia, prego il signor Ministro di accogliere l'invito dei rappresentanti politici delle popolazioni della provincia di Pesaro, dando ad essa questo completamento di 23 chilometri di ferrovia che congiungeranno la città di Urbino alla principale linea adriatica e al mare (*Applausi dal centro*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato alla seduta di domani.

Annunzio di interpellanze.

PRESIDENTE. Invito il Senatore Segretario a dare lettura delle interpellanze pervenute alla Presidenza.

BORROMEO, *Segretario*:

Al Ministro dell'interno, per conoscere: 1) se gli è noto che nella notte del 27 al 28 corrente a Locate Triulzi un lavoratore è stato aggredito a tradimento, denudato e seviziato da tre delinquenti fascisti che hanno infierito su di lui colpevole, ai loro occhi, di essere un sincero democratico e poi l'hanno gettato, mani e piedi legati, nel fiume Lambro; 2) se gli è stato riferito che una mezz'ora prima dell'aggressione i carabinieri del luogo avevano minacciato il lavoratore di cui trattasi, imputandogli gli stessi « delitti » che poco dopo gli venivano addebitati dai « gangster » fascisti; 3) se non appare evidente all'onorevole Ministro il nesso esistente fra l'atteggiamento antidemocratico di troppe autorità locali, la sfacciata propaganda e la criminosa attività dei fascisti e se di conseguenza non ritiene necessario impartire direttive intese a far sì che tutte le Autorità rispettino scrupolosamente i diritti politici dei cittadini, le loro opinioni, la loro dignità e colpiscano inesorabilmente, come l'esigono le leggi e la volontà popolare, coloro che propagandano le nefaste « ideologie » fasciste, coloro che calunniano o colpiscano gli istituti e gli uomini democratici e quegli individui che suscitano la criminalità fascista, nel vano tentativo di arrestare l'avanzata della democrazia (438).

MONTAGNANI, MARIANI, BANFI, COLOMBI, ALBERGANTI, LOCATELLI.

Al Presidente del Consiglio dei ministri:

1) sui gravi episodi di violenza svoltisi nella sede della Casa Madre dei Mutilati di Guerra

ai danni dei grandi invalidi t.b.c., che reclamavano la concessione degli assegni per le cure climatiche, nella stessa misura in cui ebbero ad usufruirne l'estate scorsa e per sapere se è consentito ai dirigenti dell'O.N.I.G. chiedere l'intervento della polizia, la quale si abbandonò a deplorevoli atti di violenza contro i suddetti grandi invalidi, nel corso di legittime e pacifiche trattative di carattere assistenziale;

2) se non ritenga che vi sia deficienza da parte degli amministratori dell'O.N.I.G., i quali dovrebbero, a norma della legge costitutiva dell'Opera, farsi essi stessi promotori della più solidale ed adeguata concessione di fondi a coloro che hanno diritto al beneficio delle cure climatiche, evitando così di sottoporre gli interessati ad estenuanti trattative, che espongono la stessa autorità statale alla accusa di insensibilità patriottica e di ingratitudine verso quegli emeriti cittadini;

3) se non ritenga doveroso estendere i benefici strappati dai grandi invalidi t.b.c. di Roma alla intera categoria in tutto il territorio nazionale;

4) se non ravvisi infine nella limitatezza dei fondi destinati alla O.N.I.G. una delle cause che impongono ai mutilati la permanente condizione di disagio materiale e morale in cui versano (439).

PALERMO, TROIANO, GAVINA, OGGIANO, SINFORIANI, TOMASI DELLA TORRETTA, BERGAMINI, LABRIOLA.

PRESIDENTE. Invito i rappresentanti del Governo presenti ad informare i Ministri competenti dell'avvenuta presentazione delle anzidette interpellanze, in modo che il Senato possa al più presto stabilire il giorno del loro svolgimento.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Invito il Senatore Segretario a dare lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

BORROMEO, *Segretario*:

Al Ministro dell'interno: sulla situazione nel Polesine (2106).

MERLIN Umberto.

Al Ministro della pubblica istruzione, per conoscere i motivi per i quali il 17 giugno l'Università di Napoli, venne, interrompendosi le sessioni di esami, improvvisamente chiusa; e quali provvedimenti intenda adottare per evitare che provvedimenti così arbitrari abbiano a ripetersi (2107-*Urgenza*).

PALERMO, TROIANO, GAVINA, ADINOLFI, VENDITTI, JANNELLI, LABRIOLA.

Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta

Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere le ragioni dell'incredibile ritardo frapposto nel compimento dei lavori di costruzione dei 6 alloggi I.N.A.-Casa appaltati a Salgareda due anni or sono dall'Amministrazione provinciale di Treviso.

Va notato che la penuria di abitazioni a Salgareda è tale che le stesse baracche di legno costruite dopo i disastrosi bombardamenti in tutte le zone vicine al Piave nel 1918, pur cadenti sono sempre abitate dalla popolazione locale senza tetto, e che le famiglie assegnatarie dei sei alloggi di cui trattasi, strette dal bisogno d'abitazione, da molti mesi scrivono e protestano anche sui giornali, con grave discredito del Ministero coinvolto nella responsabilità dalla voce pubblica: che invece va ricercata e perseguita con severi provvedimenti, compresa la eventuale segnalazione al Genio civile.

L'interrogante desidera essere informato delle determinazioni che sarà per prendere il Ministro cui la presente è indirizzata, avuto presente il continuo riprodursi dello stesso disordine in località di provincie e regioni d'Italia le più diverse (2331).

GHIDETTI.

Al Ministro dei lavori pubblici, per sapere se è a conoscenza del fatto denunciato con la interrogazione rivolta recentemente dal sottoscritto all'Alto Commissario per la sanità e l'igiene — che qui di seguito si ripete — la ultima parte della quale richiedeva venissero fissate le responsabilità di progettazione, che

esulavano dalla competenza dell'Alto Commissario; e che pertanto ora si sollecitano dal Ministro dei lavori pubblici, al fine di dimostrare alle popolazioni interessate che l'Autorità ministeriale interviene sempre per garantire il migliore impiego del pubblico denaro. « All'Alto Commissario per l'igiene e la sanità pubblica, per sapere se è a conoscenza che l'acqua potabile fornita alle migliaia di abitanti della frazione di Anzano del comune di Cappella Maggiore, con l'acquedotto costruito nel 1948-49, anche quando non fornisce acqua, del tutto torbida e fangosa, costringe gli abitanti a farla bollire per premunirsi dai pericoli, misura questa purtroppo non adottata costantemente da tutte le famiglie e del tutto trascurata dai bambini, i quali si dissetano alla fontana delle strade, anche perchè nessuna abitazione può essere servita dall'acquedotto; situazione questa ora motivo di angosciosa preoccupazione perchè accade da qualche mese che si manifestino disturbi intestinali tra gli adulti e fra i bambini, in un paese dove più di una famiglia porta il lutto di congiunti morti a seguito di infezione causata dall'impurità dell'acqua.

Nell'urgenza di intervenire per risolvere una situazione insostenibile, va considerata la necessità di una rigorosa indagine sull'autorizzazione concessa a suo tempo all'esecuzione dei lavori, e sul collaudo dell'acquedotto in funzione, tenuto presente che si sono impiegati in modo così infelice circa 10 milioni di lire dei contribuenti col risultato assai probabile di dover quanto prima abbandonare lavoro ed impianti, per far ricorso alle dapprima trascurate notevoli possibilità di rifornimento idrico offerte dalla zona viciniore di Vittorio Veneto, distante appena quattro chilometri » (2332).

GHIDETTI.

Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale, premesso che i lavoratori della panificazione della città e della provincia di Napoli avvertono da tempo uno stato di evidente disagio economico e morale già denunziato da più parti in sede sindacale e politica; considerato che gli adeguamenti salariali già concessi alla categoria dei lavoranti panettieri mercè contratto nazionale di lavoro non vengono applicati a Napoli, quasi la città e provincia omonima fossero estranee alla vigente legislazione del lavoro; considerato che S. E. il Prefetto di Napoli ha intrapreso la lodevole iniziativa di riunire le categorie interessate per stroncare la denunciata evasione alla legge sul lavoro notturno dei panifici e le altre inadempienze relative ai salari e all'igiene degli ambienti di lavoro; l'interrogante chiede quale altra azione urgente il Governo intenda intraprendere a tutela di una categoria di benemeriti lavoratori che debbono sentirsi uguali agli altri in dignità di fronte al proprio dovere (che essi compiono con alto spirito di abnegazione) ma anche di fronte ai sacrosanti diritti del lavoro quale unica fonte della remunerazione familiare col rispetto più assoluto della salute e delle altre esigenze della persona umana (2333).

CASO.

PRESIDENTE. Non essendo ora presente, il Ministro competente sarà invitato ad indicare il giorno in cui potrà rispondere alla interrogazione con richiesta di urgenza presentata dai senatori Palermo ed altri.

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

I. Seguito della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953 (2413) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

II. Discussione dei seguenti disegni e proposte di legge:

1. Provvedimenti per l'esercizio e per il potenziamento di ferrovie e di altre linee di trasporto in regime di concessione (1065-B) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*).

2. Soppressione della Gestione Raggruppamenti Autocarri (G.R.A.) (1786).

3. SALOMONE. — Norme interpretative degli articoli 4 e 20 della legge 21 ottobre 1950, n. 841, recante norme per la espropriazione, bonifica, trasformazione ed assegnazione dei terreni ai contadini (2268).

4. Deputati FRANZO ed altri. — Proroga delle vigenti disposizioni di legge in materia di contratti agrari (2261) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

5. DE LUCA ed altri. — Modificazioni ed aggiunte alla legge 21 ottobre 1950, n. 841, a beneficio dei proprietari assoggettati ad espropriazione, che abbiano tre o più figli, e dei contadini beneficiari dei terreni espropriati che abbiano figli (1571).

6. Provvidenze nel campo degli interventi statali nell'esecuzione delle opere di miglioramento fondiario (2316).

7. Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953 (2439) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

8. Autorizzazione alla spesa di lire 8 miliardi per il riassetto del patrimonio immobiliare postale e telegrafico (2391) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

9. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953 (2147).

10. Ordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale (1747-*Urgenza*).

11. Sistemazione della previdenza marinara (2242).

12. Fissazione di nuovi termini per la presentazione di domande di contributi per la costruzione di serbatoi, laghi artificiali e nuovi impianti idroelettrici in Sicilia ed in Sardegna e modfica dell'articolo 5, punto I, della legge 31 ottobre 1951, n. 1116 (2306).

13. Autorizzazione di spesa per l'esecuzione di lavori marittimi nel porto di Livorno (2324).

14. Autorizzazione della spesa di lire 150 milioni per lavori straordinari di carattere urgente per la riparazione dei danni causati dalle alluvioni dell'ottobre-novembre 1951 ai canali demaniali (canali dell'antico Demanio e canale Cavour) (2360).

15. Stato degli ufficiali dell'Esercito, della Marina e dell'Aeronautica (1279).

16. Riordinamento dei ruoli, quadri organici e nuovi limiti di età per la cessazione dal servizio permanente degli ufficiali della Marina (1653).

III. Seguito della discussione dei seguenti disegni e proposte di legge:

1. Disposizioni sul collocamento a riposo dei dipendenti statali (1869).

2. MICELI PICARDI. — Elevazione del limite di età per il collocamento a riposo degli impiegati statali con funzioni direttive (1703).

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

IV. Discussione dei seguenti disegni di legge:

1. Norme sulla costituzione e sul funzionamento della Corte costituzionale (23-B) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*).

2. Disposizioni per la protezione della popolazione civile in caso di guerra o di calamità (Difesa civile) (1790) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

V. Discussione della seguente proposta di legge (*da abbinarsi ad un disegno di legge in esame presso le Commissioni*):

PORZIO e LABRIOLA. — Provvedimenti speciali per la città di Napoli (1518).

VI. Seguito della discussione del disegno di legge:

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

La seduta è tolta (ore 21,25).

Dott. CARLO DE ALBERTI
Direttore generale dell'Ufficio Resoconti