DCCCXLVI SEDUTA

GIOVEDÌ 3 LUGLIO 1952

Presidenza del Presidente PARATORE

INDI

del Vice Presidente ALBERTI ANTONIO

INDICE

Commissari (Nomina) . . . . . *Pag.* 34877

Congedi 34877

Disegni di legge e proposta di legge:

(Approvazione da parte di Commissioni permanenti e di Commissione speciale) . . . 34878

(Deferimento all'esame di Commissioni permanenti e di Commissione speciale) . . . 34878

Disegno di legge (Rimessione all'Assemblea) . . 34879

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):

SANNA RANDACCIO 34881
MAGLI 34882
SAMEK LODOVICI 34883
PISCITELLI 34886
MARTINI 34891
MARCONCINI 34892
SALVAGIANI 34898
DONATI 34905
SACCO 34907
FILIPPINI 34909
GAVINA 34911
PANETTI, *relatore* 34913

Interrogazioni (Annunzio) 34919

Per lo svolgimento di una interpellanza e di una interrogazione:

PALERMO . . . . . *Pag.* 34919

Sui lavori della Commissione parlamentare di vigilanza sulle radiodiffusioni:

TERRACINI 34879
PRESIDENTE 34880

La seduta è aperta alle ore 16.

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

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Falck per giorni 3, Guglielmone per giorni 3, Palumbo Giuseppina per giorni 15.

Se non vi sono osservazioni, questi congedi si intendono concessi.

Nomina di Commissari.

PRESIDENTE. Comunico al Senato di aver chiamato il senatore Merlin Umberto a far parte della Commissione parlamentare per la

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1200)

vigilanza sulle radiodiffusioni, in sostituzione del senatore Guglielmone.

Comunico al Senato di aver chiamato il senatore Ciasca a far parte della Commissione di vigilanza sulla Biblioteca, a norma dell'articolo 7 del Regolamento, in sostituzione del defunto senatore Jacini.

Approvazione di disegni e di proposta di legge da parte di Commissioni permanenti e di Commissione speciale.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che nelle riunioni di ieri delle Commissioni sono stati esaminati ed approvati i seguenti disegni di legge e la seguente proposta di legge:

9ª Commissione permanente (Industria, commercio interno ed estero, turismo):

« Aumento del contributo annuo a favore dell'Ente nazionale serico da lire 750.000 a lire 20.000.000 » (2424) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

11ª Commissione permanente (Igiene e sanità):

« Prelievo di parti del cadavere a scopo terapeutico » (2050-*B*) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*);

Commissione speciale per la ratifica dei decreti legislativi emanati dal Governo durante il periodo della Costituente:

« Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 18 marzo 1947, n. 281, concernente l'istituzione dell'Ente per l'irrigazione in Puglia, Lucania e ampliamento del comprensorio di attività dell'Ente medesimo » (2356) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

Deferimento di disegni e di proposte di legge all'esame di Commissioni permanenti e di Commissione speciale.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che le Commissioni alle quali sono stati deferiti per l'esame i seguenti disegni e le seguenti proposte di legge, della cui presentazione fu data comunicazione nelle sedute del 26, 27 e 30 giugno e 1° luglio, sono le seguenti:

1ª Commissione permanente (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno), previo parere della 2ª Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere) e della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Ripartizione del Molise in due provincie, istituendo la nuova provincia con capoluogo Isernia » (2435), di iniziativa del senatore Ciampitti ed altri;

3ª Commissione permanente (Affari esteri e colonie):

« Comando di funzionari delle Amministrazioni dello Stato presso l'Istituto italiano per il Medio ed Estremo Oriente » (2442) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa di vari Ministeri ed ai bilanci di alcune Aziende autonome per l'esercizio finanziario 1951-52 (secondo provvedimento) » (2436);

« Modifica alla legge 24 aprile 1949, n. 221, sull'adeguamento delle pensioni ordinarie del personale civile e militare dello Stato, che stabilisce il trattamento di quiescenza per il personale della gestione statale del dazio di consumo di Roma, Napoli, Palermo e Venezia, trasferito ai Comuni e non iscritto alla Cassa di previdenza enti locali » (2440), di iniziativa dei deputati Pieraccini e Lizzadri (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

« Provvidenze a favore dei profughi della Venezia Giulia già titolari di magazzini di vendita e di rivendite di generi di monopolio » (2444) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

« Variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa di vari Ministeri ed ai bilanci di alcune Aziende autonome per l'esercizio finanziario 1951-52 (terzo provvedimento) » (2453);

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

« Modifiche ad alcune norme ed alla misura di alcune indennità previste nelle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle Ferrovie dello Stato approvate con regio decreto-legge 7 aprile 1925, n. 405, e successive modificazioni e integrazioni » (2434);

« Autorizzazione della spesa di lire 50 milioni per l'aumento del contributo statale per la Basilica di San Marco in Venezia, nonchè per interventi straordinari al campanile della Basilica stessa » (2441) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

« Autorizzazione del limite di impegno di lire 1.500.000.000 per la concessione, ai sensi del testo unico 28 aprile 1938, n. 1165, e successive modificazioni ed integrazioni, di contributi in annualità per la costruzione di case popolari » (2443) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

Commissione speciale per la ratifica dei decreti legislativi emanati dal Governo durante il periodo della Costituente:

« Ratifica del decreto legislativo 28 novembre 1947, n. 1430, concernente esecuzione del Trattato di pace fra l'Italia e le Potenze Alleate ed associate, firmato a Parigi il 10 febbraio 1947 » (2445) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

« Ratifica del decreto legislativo 4 maggio 1947, n. 404, concernente la corresponsione del premio di presenza al personale insegnante e non insegnante delle scuole e istituti di ogni ordine e grado » (2446) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

« Ratifica del decreto legislativo 20 gennaio 1948, n. 45, concernente organici provvisori degli ufficiali dell'Esercito » (2447) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

« Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1114, concernente l'inquadramento nei ruoli governativi del personale insegnante già iscritto nel ruolo Egeo » (2448) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

Mi riservo di comunicare al Senato quali di detti disegni e proposte di legge saranno deferiti alle Commissioni competenti, non solo per l'esame, ma anche per l'approvazione, a norma dell'articolo 26 del Regolamento.

Rimessione di disegno di legge all'Assemblea.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che più di un quinto dei componenti della 7ª Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile) ha chiesto, ai sensi del primo comma dell'articolo 26 del Regolamento, che il disegno di legge: « Concorso dello Stato nella costruzione di nuove chiese » (2426), già deferito all'esame e all'approvazione della suddetta Commissione, sia invece discusso e votato dall'Assemblea.

Sui lavori della Commissione parlamentare di vigilanza sulle radiodiffusioni.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare il senatore Terracini. Ne ha facoltà.

TERRACINI. Le chiedo scusa, signor Presidente, se sottraggo brevissimi minuti all'attività normale di legiferazione del Senato, ma desidero che, per il suo particolare significato, della comunicazione che io farò immediatamente resti traccia nei verbali ufficiali del Senato.

Con la legge 23 agosto 1949, n. 6819, è stata istituita una Commissione parlamentare di vigilanza sulle radiodiffusioni formata da 30 membri designati pariteticamente dai Presidenti delle due Camere. Il compito della Commissione è importante: assicurare l'indipendenza politica e l'obiettività informativa delle radiodiffusioni. Ora, per bontà del suo illustre predecessore il compianto onorevole Bonomi, io venni designato a farne parte. E la Commissione si riunì per la prima volta l'8 marzo 1950, nominando il proprio Presidente, che fu il senatore Cappa, attualmente Ministro della marina mercantile, e l'ufficio di segreteria. Poi bisognò attendere fino al 1° giugno, cioè ben

tre mesi, perchè la Commissione si riunisse nuovamente per esaminare il proprio regolamento interno, che fu poi reso esecutivo dalle Presidenze delle due Camere nel febbraio 1951. In questo regolamento è stabilito fra l'altro che la Commissione si riunisca in via ordinaria una volta al mese nei periodi di attività parlamentare; inoltre è disposto, dall'articolo 12, che il processo verbale delle sue riunioni sia riportato in appendice ai resoconti dei lavori delle Commissioni delle Camere e, dall'articolo 13, che la Commissione presenti una relazione annuale della propria attività alle Presidenze delle due Camere. Ora, nel prendere conoscenza e visione di tutto quanto si attiene alla dignità altissima cui è stata preposta, ella non avrà certo trovato traccia delle relazioni annuali della Commissione; così come i colleghi del Senato non hanno mai trovato, in appendice al fascicoletto dei lavori delle Commissioni permanenti, alcun cenno sulle sue riunioni. Nè c'è da stupirsene. Infatti la Commissione non ha mai avuto vera esistenza e non ha mai funzionato. Tolte le prime tre riunioni, dell'8 marzo 1950 e del 1° e 15 giugno 1950, dedicate, come dissi, all'esame del progetto di regolamento, successivamente non vennero tenute, e soltanto su richiesta replicata di alcuni componenti della Commissione, se non cinque riunioni, il 21 luglio 1950, il 24 e il 31 gennaio 1951, il 16 maggio 1951 e l'ultima, il 4 luglio successivo. Poi sopravvenne una crisi di Governo e il senatore Cappa, assunto alla dignità ministeriale, dovette abbandonare la presidenza della Commissione, che avrebbe dovuto dunque darsi un nuovo Presidente. Ebbene, io sono obbligato a rendere noto alla Presidenza del Senato e ai colleghi che, nonostante il Vice Presidente senatore Molè si sia dato cura e zelo di convocare ben cinque volte la Commissione perchè procedesse alla nomina del nuovo Presidente, da un anno a questa parte la Commissione è acefala. Le cinque riunioni furono infatti disertate o quasi dai 30 commissari, così che la funzione importante loro affidata non è stata più svolta e compiuta. Siamo al 3 luglio 1952, e l'ultima riunione valida della Commissione risale al 4 luglio 1951. La situazione si è fatta per me personalmente intollerabile. E non solo perchè io ho il carico di una responsabilità di fronte ai cittadini, i quali, credendo che la Commissione esista e funzioni, riversano sopra i suoi membri la colpa per quanto nelle radiodiffusioni eventualmente desse luogo a loro critiche, ma anche perchè l'esistenza fittizia della Commissione costituisce un comodo argomento polemico a cui ricorrono frequentemente certi personaggi autorevoli che vogliono eludere il dovere di rispondere alle critiche politiche e alle denunce di parzialità che vengono fatte nei confronti della R.A.I.

Ho sott'occhi il resoconto di una recente seduta della Camera dei deputati dal quale risulta che, in sede di discussione dello stato di previsione delle spese del Ministero delle poste e telecomunicazioni, il relatore onorevole Monticelli lamentò « che siano stati sollevati in Aula da parte di un deputato delle critiche delle quali neppure si è parlato nell'apposita commissione interparlamentare di vigilanza delle radio diffusioni ». E lo stesso onorevole Ministro delle poste e telecomunicazioni nella medesima occasione non ha mancato di dire: « ... quanto alle critiche sollevate contro la presunta scarsa obiettività delle trasmissioni politiche della R.A.I., osservo che a norma della legge dell'aprile 1947, tali trasmissioni cadono sotto la sorveglianza dell'apposita Commissione che è emanazione del Parlamento; ed è in sede di tale Commissione che, se mai, devono farsi le critiche e presentarsi le denunce ».

Ora di fatto la Commissione non esiste, e il controllo non viene esercitato. Perciò, per il rispetto che ho delle deliberazioni del Parlamento, il quale, facendo una legge, certamente intende che i parlamentari per primi l'osservino, e per deferenza alla Presidenza del Senato che mi designò a fare parte della Commissione in causa, sono venuto nella determinazione di presentare da questa le dimissioni.

Io la prego, onorevole Presidente, di prendere conoscenza ed atto di questa mia comunicazione e di provvedere così come meglio riterrà nella sua saggezza.

PRESIDENTE. La situazione esposta dal senatore Terracini era già nota al mio illustre predecessore, il quale se ne era occupato. Posso annunziare al senatore Terracini che la Commissione parlamentare di vigilanza sulle radiodiffusioni è convocata per domani e che domani, regolarmente costituita, essa inizierà il suo normale lavoro.

Trattandosi di una Commissione parlamentare mista, i Presidenti delle due Assemblee vigileranno perchè essa funzioni con la massima regolarità. (*Approvazioni*).

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 iscritto a parlare il senatore Sanna Randaccio. Ne ha facoltà.

SANNA RANDACCIO. Onorevole signor Presidente, onorevoli colleghi, io mi propongo di svolgere brevemente questo ordine del giorno che mi auguro il Senato voglia approvare: « Il Senato invita il Governo ad affrontare organicamente e con urgenza i problemi del riassetto della linea e della sostituzione del materiale rotabile (soprattutto delle automotrici) delle ferrovie di Stato in Sardegna, anche perchè nell'isola non esiste un'officina per le grandi riparazioni ».

Quando all'inizio della seduta, onorevole Presidente, tardando il Ministro dei trasporti, era presente il Ministro della giustizia, io rimasi quasi perplesso se mi convenisse compiacermi dell'assenza del primo e della presenza del Ministro della giustizia, quasi che questo dovesse suonare per me auspicio e speranza che giustizia ci sia resa, poi sparì il Ministro della giustizia e sopravvenne il Ministro dei trasporti ed allora mi augurai che il Ministro dei trasporti fosse giusto. Ora non c'è nè il primo nè il secondo Ministro e mi rivolgo al Sottosegretario perchè ascolti queste poche parole e mi auguro che le ascolti con una certa amorevolezza e soprattutto con comprensione. Io non voglio trattare il problema con la stessa durezza ed ampiezza con cui l'ha trattato il mio collega Oggiano, anche perchè non intendo fare un discorso, ma soltanto svolgere un ordine del giorno. Ma, se c'è una cosa che ha il potere di contrastare quello sforzo che cerco continuamente di porre a guida della mia condotta politica cioè di essere estremamente obiettivo, questa è la paura che il senso di obiettività venga frainteso per acquiscenza a decisioni che non sono assolutamente accettabili.

Noi sardi siamo stanchi di vedere continuamente che in privati conversari ci si dice: avete ragione. È estremamente piacevole da una parte ma offensivo dall'altra vedere che ci si dà ragione e intanto ci si nega tutto.

Io non voglio trattare il vastissimo problema del riassetto dei trasporti in Sardegna che va dal tema della elettrificazione al tema di un riassetto delle ferrovie in concessione, non voglio trattare questi problemi perchè non penso che sia il momento di porli ed anche perchè io considero che nelle regioni rette a Statuto speciale la rappresentanza regionale e la rappresentanza politica non si debbano intralciare a vicenda, che spetti alla rappresentanza regionale di elaborare e porre i problemi organici e alla rappresentanza politica di contollare che il Governo amministri con giusta comprensione delle esigenze di tutte le regioni.

Odio i confronti e non voglio indagare se per una regione si fa di più o di meno che per un'altra ma non posso tacere, anche ispirandomi a questa visione unitaria dei problemi nazionali, che in questo bilancio dei trasporti mentre sono presi in considerazione problemi che potrebbero anche essere definiti non urgenti e per i quali si stanziano dei miliardi, nulla si fa per il riassetto delle linee della Sardegna. Noi viaggiamo ancora, onorevole Ministro, con le automotrici di venti anni fa, con quelle automotrici (che si chiamano ancora « Littorine ») nelle quali ci si siede con la paura di porre a rischio la propria incolumità personale e dove il rischio minore è quello di vedersi cadere sulla testa qualche valigia; un sistema di trasporti veramente primordiale. Non vi si chiede di cambiare di colpo tutte le rotaie ma vi chiediamo di mandare per lo meno in Sardegna delle automotrici che ci consentano un servizio più degno. Tutti i Ministri arrivano, e ciò è perfettamente legittimo, si soffermano, viaggiando generalmente con mezzi speciali e non hanno il tempo materiale — nè io li critico per questo, anzi me ne rendo conto — di fare, per esempio, il percorso Olbia-Cagliari; ma se lo facessero con quel treno cosiddetto diretto, dove in questi

tempi di calura dovendo tenere i finestrini aperti si è costretti a porre dei giornali sui sedili perchè altrimenti i bruscoli del carbone impediscono assolutamente di stare seduti, io credo che ascolterebbero i parlamentari della Sardegna e si renderebbero conto dell'urgenza di esaminare questi modesti problemi. Io comprendo, onorevole Ministro, che voi quando dai grandi problemi delle linee internazionali, di quei rapidi che debbono fare Milano-Roma in 6 ore, con l'aria condizionata, scendete a questi modesti problemi provinciali, quali sono quelli che vi prospetto, cioè di impedire a quei poveri sardi di essere soffocati dalle esalazioni del carbone o di essere stravolti dal rollìo di queste vecchie automotrici, scendete un po' come dalla luna alla terra; ma è proprio scendendo dalla luna alla terra che si ha cognizione dei problemi reali, perchè la politica dei trasporti è, sì, fatta dei grandi problemi che si trattano nei Convegni internazionali, ma è anche fatta di queste piccole cose che convincono le popolazioni che il Governo si interessa dei problemi anche se sono modesti, che convincono le popolazioni che non è necessario costantemente battere il pugno sul tavolo per protestare.

(*Entra in Aula il senatore Enrico De Nicola, accolto dall'applauso generale dell'Assemblea*).

È toccato proprio a me l'onore di essere interrotto da un applauso rivolto a quello che io considero il più caro degli amici ed il più illustre dei parlamentari. (*Vivissimi, rinnovati applausi da tutti i settori all'indirizzo del senatore De Nicola*).

Dunque, onorevole Ministro — sono un po' emozionato perchè non mi aspettavo di poter rivolgere io il saluto all'onorevole Enrico De Nicola — la prego di considerare questo problema elementare di politica dei trasporti, con una certa attenzione.

Ieri il collega Oggiano — io ho detto duramente, ma soggiungo con giusta durezza — prospettava quello che è il problema dei trasporti in concessione in Sardegna, e su questo problema io mi asterrò dall'intervenire invitando solo il Ministro ad essere molto cauto quando lo affronterà, perchè quella che è lotta aspra fra strada e rotaia, è un dramma nelle regioni, come la Sardegna, e in tutte le regioni ad economia depressa, dove non si può dimenticare che le ferrovie non possono essere considerate e valutate alla stregua esclusiva di un puro criterio economico. Non bisogna dimenticare che è la ferrovia che in un certo senso crea coi traffici il progresso, e quindi il concetto di una pura valutazione economica, che è perfettamente legittima in una regione ad economia normale, nelle regioni del meridione, e particolarmente nelle regioni ad economia più depressa, come è la Sardegna, deve essere considerato con particolare accortezza.

Concludo perchè, ripeto, non volevo fare un discorso, ma unicamente richiamare l'attenzione del Senato su questi problemi, cui ho accennato nel mio ordine del giorno: ordine del giorno che mi auguro venga approvato. (*Vivi applausi dal centro e dalla destra*).

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

MAGLI. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, onorevole Ministro, non avrei voluto parlare su questo bilancio in quanto il mio apporto di raccomandazioni e di suggerimenti su tale materia ebbi a darlo nella discussione sul bilancio dei trasporti dell'esercizio 1950-51; ma poichè nessuna delle mie raccomandazioni ebbe eco alcuna nel vaglio del Ministro e poichè io credo più alle decisioni degli uomini che non al dinamismo dei Ministeri, ripeto all'onorevole Malvestiti ed ai suoi ottimi e competenti collaboratori gli argomenti principali del mio intervento di allora.

Con compiacimento sentii avant'ieri dall'onorevole Di Giovanni del miracolo delle ferrovie italiane. Una espressione usata da me ancora due anni or sono.

Le ferrovie italiane sono effettivamente risorte e possiamo dire si impongono all'attenzione del mondo e per tecnica e per velocità e per tanti altri confronti. Si sente però ancora su alcuni tratti di quelle il classico ansimare del nostro grande poeta moderno Carducci. Ma questa non è fisiologia è patologia che sta a dire lo sforzo delle macchine e, perchè no?, lo sforzo del bilancio.

Onorevole Ministro, ripeto quanto hanno detto altri, le più belle linee italiane vanno ancora a carbone con un grande salasso per l'erario. Non è questo uno sforzo inutile per le nostre risorse economiche?

Non sarà il caso di affrontare questo grande problema della elettrificazione delle linee ferroviarie attingendo al prestito interno o esterno? Quanto denaro risparmiato, che invece di emigrare potrebbe formare quei rigagnoli che possono creare la fonte di moneta occorrente per gli investimenti, e per dare lavoro al nostro popolo?

Onorevole Ministro, gli uomini, e specialmente gli uomini di governo si affermano per quello che fanno, per quello che lasciano alla storia.

Nel mio discorso precedente rivolgendomi al ministro D'Aragona dicevo: « Onorevole Ministro, io invoco dal vostro Ministero una iniziativa: la ricerca del metano nell'Italia meridionale, dove le risorse idroelettriche per capriccio della sorte sono scarse, ricerche del metano che alleggeriscano il vostro bilancio o che sgancino il vostro bilancio dal bilancio del Tesoro ».

Non so quanto vi sia di vero in quella diceria secondo cui si vuol risolvere il problema del metano nell'Italia meridionale costruendo attorno ad ogni minuscola stalla un impianto per la produzione del metano dai fertilizzanti animali, ad uso domestico.

E ritornando al bilancio, onorevole Ministro, non posso non ricordare quegli interrogativi che insieme a tanti altri mi passano nella mente nelle lunghe ore di treno che da Roma mi portano a casa, o viceversa.

Il bilancio dei trasporti eternamente in disavanzo migliorerebbe aumentando le tariffe ferroviarie o diminuendole? È incontrastato che molta gente non viaggia perchè i biglietti costano troppo. E non è certo un orgoglio per gli italiani non conoscere l'Italia. Ma interessiamoci di quelli che viaggiano. Quanta gente rinunzia a viaggiare con le ferrovie perchè trova più economico l'automezzo?

Quanto spreco inutile di carbone per trainare treni vuoti e di benzina inutilmente spesa.

Non mi dilungo sulle grandi questioni tra ferrovia ed autotrasporti, eternamente insolute perchè senza direttive di marcia. Su questo grande duello tra binario e strada che si combatte dovunque ed al cospetto di tutto il mondo e che assume durata incalcolabile per gli enormi interessi che vi si agitano, mi limito a poche considerazioni.

È risaputo che per i grandi percorsi è vantaggioso il treno, mentre per i brevi percorsi è vantaggioso l'autotreno. E l'Italia non manca di brevi e di lunghi percorsi. Vi è quindi lavoro per tutti. Si cominci quindi da questo bivio a ripartire i compiti, e si facilitino alle ferrovie i servizi dei lunghi percorsi interni e dei percorsi internazionali: riducendone il costo, accelerandone la velocita, ecc. E sul problema dei costi mi permetto di aggiungere la ultima raccomandazione che feci nel mio precedente intervento. Tariffa differenziale merci, e specie merci alimentari. È risaputo che l'Italia è lunga come un budello e la tariffa dei trasporti incide sul valore delle merci in maniera che alcuni prodotti d'Italia specialmente agricoli sono barattati nelle proprie regioni per non sottoporsi al lungo e costoso viaggio di trasporto, mentre in altre regioni non arrivano. Compenserete così il lavoro dei produttori e le necessità dei consumatori e contribuirete a ridurre il costo della vita. Onorevole Ministro, fate che dal vostro Ministero parta come primo squillo di tromba il motto: ribasso dei generi di prima necessità.

Migliorerete per primo il vostro bilancio che potrà trovare vantaggio non nell'aumento delle tariffe, ma nel maggior volume di traffico, migliorerete il bilancio familiare dei cittadini tutti, abituati e incoraggiati spesso a tradurre in esasperazioni politiche il loro disagio economico. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Samek Lodovici. Ne ha facoltà.

SAMEK LODOVICI. Onorevoli senatori, nessun timore, sarò breve e non c'è neppure il pericolo ch'io commetta la presuntuosa imprudenza di occuparmi di problemi generali. Per questo ho letto e ammirato il bel discorso tenuto dal Ministro alla Camera il 4 giugno, inviatomi in graditissimo omaggio, e la perspicua relazione del nostro collega prof. Panetti: mi hanno dato un'idea chiara della complessità dei problemi e mi permettono di esprimere il giudizio, senza adulazione, che la politica del Ministro dei trasporti è intelligente, saggia ed onesta. Voterò quindi a favore, e con convinzione! Anche se personalmente potrei avere qualche piccolo lamento da fare, ad esempio, per il tenore di recenti risposte del Ministero, che probabilmente il Ministro ha solo

firmato, a mie interrogazioni, sul servizio ferroviario ed in particolare sugli orari della linea Mortara-Milano che come quella Milano-Magenta-Novara, soffrono alquanto della malattia denunciata qui per la Romagna dall'onorevole Macrelli, con l'aggravante che per le mie zone non si tratta tanto di adeguare meglio gli orari ferroviari agli interessi commerciali, turistici, industriali, ma soprattutto al bisogno degli operai, degli impiegati, degli studenti. Il mio intervento odierno è dunque di portata locale come quello di molti degli oratori che mi hanno preceduto. E in proposito mi sia permesso di considerare che questi interventi, dirò così localistici, indipendentemente dalla esigenza legittima delle popolazioni di far sentire per nostro tramite le loro istanze, non possono e non sono inutili, poichè se la visione generale dei problemi ferroviari anzi dei trasporti, la clinica ferroviaria, che è sintesi, è naturalmente riservata ai tecnici e al signor Ministro, essa in fondo è anche la risultante della valutazione accurata, analitica di tanti problemi singoli, alla cui migliore conoscenza i contributi localistici dei parlamentari interessati possono essere utili. Io però, onorevole Ministro, nei riguardi del problema, anzi del caso clinico di cui mi occuperò ora, temo che non potrò proprio dire nulla che ella non sappia già, ed allora mi direte perchè parlo; parlo per una ragione semplice e per me fondamentale, parlo come paziente e rappresentante dei pazienti, cioè del popolo, per conoscere l'opinione del Ministro, cioè del medico e quella del farmacista, cioè dell'Amministrazione ferroviaria, sul vecchio gravissimo caso clinico che è il problema ferroviario di Legnano. Caso di patologia e clinica ferroviaria che, a differenza di tanti casi della patologia umana, ha una etiologia molto semplice, intellegibile anche da un medico di ferrovie profano come me.

Dal 1860, epoca della costruzione della linea ferroviaria Milano-Gallarate su cui è posta Legnano, questa città come quelle vicine, hanno subìto un meraviglioso incremento industriale demografico e commerciale, mentre la ferrovia a Legnano è rimasta, uso la frase celebre dei veneziani pel campanile di S. Marco, « come era e dove era » nel 1860. E così è nata la sindrome clinica gravissima e sempre più grave nota sotto il nome di problema ferroviario di Legnano. In sintesi, onorevoli senatori, e come ella ben sa, signor Ministro, per le premure innumeri e le relazioni presentatele e per il cronico agitarsi del problema sulla stampa di ogni colore e in ogni assemblea democratica o meno, succede questo: Legnano, la seconda Milano del nord per le sue industrie, per la sua vitalità, per l'industriosità dei suoi abitanti e anche per le tasse che paga all'erario (sono più di 5 miliardi onde Legnano si classifica per questo rispetto come la seconda città della Lombardia e la terza in Italia) questa città di 40.000 abitanti con un *hinterland* di piccoli centri di oltre 40.000 abitanti che le gravitano intorno, ha oggi ancora la stessa stazione costruita nel 1860 per una popolazione di 6.500 abitanti. Una stazione — non vorrei offendere nessuno — africana, in pieno centro cittadino, antiquata, assolutamente insufficiente per locali e servizi, tanto che il bar, la rivendita dei tabacchi, le latrine, (incredibile) sono allogate in baracche, capanne, e i bagagli non contenibili dall'angusto deposito ingombrano quasi permanentemente i marciapiedi. Questa stazione di Legnano che deve servire 70.000 persone, dalla quale passano in arrivo o in partenza due milioni di viaggiatori l'anno, non ha neppure marciapiedi di lunghezza e larghezza ordinaria; questa stazione che ha un movimento di 20.000 carri merci l'anno non ha scali adeguati, questa stazione che incassa 600 milioni l'anno — cifra che stando ai dati fornitimi supera tutte le stazioni delle linee varesine comprese quelle di Varese, di Busto Arsizio e di Gallarate — questa stazione non può soddisfare neppure la richiesta di raccordi ferroviari almeno con i più importanti dei suoi 400 stabilimenti industriali. Ma vi è di più! Il fenomeno più grave della patologia ferroviaria di Legnano è dato da una malformazione, che scherzando su termini medici contraddittori potrei chiamare malformazione congenita acquisita, è dato dal fatto che la ferrovia costruita nel 1860 alla periferia di quel piccolo centro che era allora Legnano oggi divide in due la città: in due tronconi uno a destra e uno ad ovest del rilevato ferroviario, due sezioni comunicanti per quattro disgraziatissimi passaggi a livello i cui cancelli, dal transito, dai ritardi e dalle manovre di 130 treni giornalieri, sono tenuti chiusi 18 ore su 24! È incredibile ma io ho qui un grafico tratto da uno studio serio

che mostra la cosa com'è. È impressionante (*esibisce un grafico all'Assemblea*): tutto ciò che è colorato in rosso indica il tempo in cui i cancelli sono chiusi e ciò che è colorato in verde indica il tempo in cui i cancelli sono aperti.

È inutile, onorevoli colleghi, che io vi dica le conseguenze di questo stato di cose! Se una piccola parte soltanto delle imprecazioni quotidiane lanciate ai reggitori comunali, a quelli governativi e ai parlamentari fossero arrivate, da tempo in Italia nè io nè i miei amici e neppure l'onorevole Malvestiti ci saremmo più.

Mi direte: ma non ci sono i sottopassaggi? Ce n'è uno, posto in via San Bernardino, un cunicolo di otto metri di luce e di sei metri e cinquanta di carreggiata, costantemente affollato e che in certi momenti è ingorgato in modo pauroso, ad esempio la domenica per l'afflusso di automobili dalla autostrada e dalla via nazionale del Sempione. Sono le auto che portano i tifosi, onorevole Andreotti, ad assistere alle partite di calcio ormai celebri della squadra del Legnano il cui campo è situato ad ovest della stazione. Perchè non si provvede a fare degli altri sottopassaggi? Naturalmente ci si è pensato, ma non se ne è fatto niente per un complesso di ragioni ben valide e che sconsigliano risolutamente una simile soluzione. La configurazione delle strade di Legnano è tale da non consentire la costruzione delle rampe di accesso ai sottopassaggi lungo l'asse delle strade interessate, onde la necessità di costosissime demolizioni di abitati cittadini; la situazione idrogeologica caratterizzata dalla superficialità della falda freatica, che costringe ad accompagnare tali opere con l'impianto di pompe idrauliche per impedire o meglio limitare l'allagamento del lume dei viadotti che si verifica normalmente durante i temporali; l'eccessiva pendenza delle rampe ed altre ragioni tecniche hanno sempre scoraggiato qualsiasi Amministrazione dal ricorrere ad un rimedio costosissimo, di difficile attuazione, e d'altra parte non risolutivo.

Si è fatta pertanto strada l'idea, maturata attraverso seri studi, che l'unica soluzione razionale, l'unica terapia efficace della sindrome morbosa — prego i colleghi di scusarmi queste espressioni mediche che rientrano nelle mie abitudini — è un'altra, già attuata nel 1924 per la vicina città di Busto Arsizio e cioè la rettifica della linea ferroviaria nel tratto da Canegrate a Busto Arsizio, con spostamento ad ovest della stazione di Legnano e degli annessi impianti. Ella signor Ministro, nel discorso su citato a proposito dell'istituendo Consiglio superiore dei trasporti, momentaneamente accantonato, dopo aver fatto e giustamente l'elogio dei nostri tecnici dell'Amministrazione ferroviaria che sono ammirati anche all'estero, scrive: ciò che interessa al Ministro è soprattutto di sentire le categorie interessate industriali, utenti, consumatori. Ebbene, come ella sa certo, tutte le categorie interessate, non solo l'attuale Amministrazione comunale di Legnano e l'egregio volitivo suo sindaco ragionier Turconi cui si potrebbe rimproverare forse che faccia velo l'amore eccessivo per il natìo loco, ma anche la Camera di commercio, industria e agricoltura di Milano, la Deputazione provinciale di Milano e le varie Associazioni dei commercianti e industriali legnanesi, sono unanimi nell'indicare come urgente ed unica la soluzione sopra indicata: spostamento ad ovest della stazione del tracciato ferroviario. I principali vantaggi che questa soluzione comporta sono i seguenti: accorciamento della linea con un guadagno di alcune centinaia di metri con un risparmio calcolato dai tecnici in 15 mila chilometri all'anno sulla base dei 130 convogli giornalieri; inoltre l'abolizione di tutti i passaggi a livello con le relative economie per le ferrovie dello Stato impegnandosi il Comune a costruire nella nuova sede ferroviaria moderni sottopassaggi.

Terza possibilità infine di costruire in una zona libera da fabbricati importanti, onde la libertà di progettare in modo razionale con previsione di quella linea a 4 binari che si imporrà fatalmente perchè sempre più si fa sentire il bisogno di scindere il traffico regionale già tanto imponente da quello internazionale.

Infine la possibilità di soddisfare le richieste di raccordi industriali presentati dagli stabilimenti e l'eliminazione della reciproca dannosa influenza inibente della ferrovia e della città la quale verrà collegata alla nuova moderna stazione che — non dobbiamo dimenticarlo — servirà sempre più l'aeroporto europeo della Malpensa, con un servizio comunale di autotrasporti.

A questo punto, lo sento anche se non me lo dice, l'onorevole Ministro mi dirà: bello, magnifico, ma i soldi?

Onorevole Ministro, io non pretendo, non le chiedo di includere questi lavori nel prossimo programma del Ministero. Ci si è già provato il mio amico onorevole senatore Longoni e non vorrei davvero una risposta anodina come quella che lui ha avuto.

Mi rendo perfettamente conto di quanto lei ha detto alla Camera rispondendo all'onorevole Chiaramello: « Non si può chiedere al Ministro che contemporaneamente provveda per tutta l'Italia: il Ministro deve farsi un piano di priorità che obbedisce a certi criteri tecnici, politici e sociali che il Ministro deve seguire »; ed ha aggiunto che ha il dovere di non badare nemmeno alla sua piccola casa. Questo, mi permetta, non so se sia un po' eccessivo, ma certo le fa grande onore.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Lei sa quale è la mia piccola casa, proprio a Legnano.

SAMEK LODOVICI. Ma, signor Ministro, se non le sembrano motivi sufficienti di priorità quelli che ho esposto, il fatto che il problema attende la sua soluzione, aggravandosi progressivamente, da più di 50 anni; che la situazione è diventata assolutamente insostenibile; che Legnano con le sue 400 industrie tra grandi e piccole che dànno lavoro a decine e decine di migliaia di operai e mandano filati, tessuti, turbine, motori termici, trasformatori elettrici, di alta potenza in tutto il mondo; che Legnano con i suoi 5 miliardi e più di tasse pagate all'Erario merita, ha diritto mi pare, a qualche considerazione; se tutto questo e quanto ho detto non le sembra sufficiente motivo di priorità, io mi permetto di richiamare la sua attenzione su una circostanza che non deve essere passata sotto silenzio in Parlamento, poichè è e può costituire un esempio — mi permetto perfino di appellarmi a lei, illustre Presidente — che mi sembra debba essere incoraggiato. Legnano, come ella sa, signor Ministro, non si è limitata a proporre una soluzione razionale, ma ha offerto, offre di contribuire alle spese generali in una misura veramente cospicua, con l'esproprio dell'area occorrente al nuovo tracciato per una linea a 4 binari, con l'esproprio e la demolizione dei fabbricati esistenti in detta area, con l'acquisto dalle Ferrovie del terreno attualmente occupato dai binari, dallo scalo merci e dalla stazione, con il contributo alla costruzione dei manufatti e degli edifici di interesse urbanistico.

Non le sembra, onorevole Ministro, che questo esempio di un Ente che sollecita la soluzione di un problema per esso di vitale importanza, ma nello stesso tempo offre di contribuire alla spesa, meriti di essere incoraggiato?

Comunque, onorevole Ministro, per quanto ella riconosca naturale — lo ha detto nel suo magnifico discorso — che ad ognuno prema la sua casa e chieda per la sua casa, io non le chiedo che una cosa sola, che non deve, che non può negarmi. Le chiedo la sollecita messa in studio del problema da parte dei suoi tecnici, perchè essi che soli sono in possesso degli elementi ferroviari, preparino immediatamente un piano concreto, tecnico e finanziario.

Sarà almeno una prova della presa in considerazione delle richieste di Legnano. Il contributo di Legnano non mancherà, ma urge far presto. Legnano non ne può più! Legnano, la seconda Milano del nord, centro di smistamento, propagine della città di Ambrogio, Legnano che vi ha conosciuto, vi vuol bene, vi ricorda ed ammira, onorevole Malvestiti, come il valoroso, strenuo combattente della lotta di Liberazione, Legnano da voi, onorevole Ministro dei trasporti, attende la liberazione dalla sua schiavitù ferroviaria. È in fondo una questione di interesse generale. (*Vivi applausi*).

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

PISCITELLI. Onorevole Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, quello che mi proponevo di dire, in gran parte, è già stato detto, molto meglio che non potessi fare io, da altri oratori. Mi limiterò, dunque, a poche osservazioni. Ormai è diventato un luogo comune l'affermazione della lotta fra la rotaia e la gomma, fra l'automobile e il treno. Il Ministro nel suo discorso alla Camera, veramente ottimo, del quale ha voluto farci omaggio inviandone a ciascuno di noi una copia, ha precisato che questa lotta occorre risolverla adottando il principio del minimo mezzo per conseguire il massimo risultato. Si tratta di concorrenza

fra rotaia e gomma; è preminente il pubblico interesse, ed il fine da conseguire è quello di ottenere servizi di trasporto al minor prezzo possibile. Non a torto, a me pare, il Ministro dei trasporti reclama per sè anche il ramo dei trasporti marittimi. Le tre specie di trasporti: il marittimo e le due forme terrestri, ferroviaria e automobilistica, mirano tutte all'unica finalità di trarre tutto il vantaggio possibile dalla moderna divisione del lavoro. Tale divisione riduce i costi di produzione. Perchè dei minori costi fruisca la collettività è necessario facilitare ed accelerare gli scambi fra i produttori distanti. I trasporti hanno questo scopo e finiscono con essere una specie di vasi comunicanti tra i posti di produzione più a buon mercato e quelli dove la produzione costa di più. Ecco la necessità di rendere sempre meno gravosi i costi dei trasporti. Perciò il Ministero dei trasporti non può proporsi di difendere le ferrovie. Esso deve essere, ed è, il rappresentante e il tutore degli interessi della collettività. Deve coordinare e dirigere tutti i rami dei trasporti con la massima obiettività, in maniera che prevalga quello che è il più economico.

Qui si pone un quesito: è proprio vero che vi sia un'antitesi tra trasporti ferroviari e trasporti automobilistici? O non è vero invece che le ferrovie hanno determinati pregi economici ed i trasporti automobilistici ne hanno altri? Per esempio, la ferrovia ha sicuramente il vantaggio della sicurezza, che è molto maggiore di quella data dal trasporto automobilistico. Inoltre ha il pregio della celerità. Per le strade ordinarie, anche le più perfette, non sarà mai possibile raggiungere Milano, da Roma, in 6 o 7 ore; nè da Napoli in 8 o in 10 ore. La celerità e la sicurezza che può dare la ferrovia, cioè la rotaia, non si potranno mai conseguire dai trasporti automobilistici. Del pari è innegabile che il viaggio ferroviario offre una comodità assai maggiore di quello automobilistico.

C'è la differenza di costo. Mi pare che non sia stato valutato, almeno in questa discussione, che una delle ragioni che rendono meno costosi i trasporti automobilistici è che l'automobilista non ha bisogno d'altro che della vettura e del motore; la strada la fornisce lo Stato. Le ferrovie invece, oltre il veicolo ed il motore, pagano anche la strada: debbono costruire e mantenere le rotaie. Basta questa considerazione per rendersi subito conto che è necessario considerare anche l'elemento strada per conoscere l'effettivo costo dei trasporti automobilistici.

Se ci abituiamo a considerare che l'economia dello Stato, non è avulsa, ma si confonde ed è tutt'uno con l'economia di tutto il Paese e di tutto il popolo; se riconosciamo che in definitiva lo Stato non è altro che l'amministratore degli interessi di tutti e che, si paghi in un modo o si paghi in un altro, chi paga è sempre la collettività; allora ci sarà chiaro che di questa differenza di costo, fra strada e ferrovia, bisognerà tener conto *cum grano salis*, intelligentemente. Comunque anche per il consumatore il costo automobilistico non sempre è inferiore a quello ferroviario.

Vediamo un caso pratico: chi volesse venire da Napoli a Roma, e fosse possessore di una di quelle vetture che si dicono utilitarie, poniamo una FIAT 1100, se trasporta altre tre persone con sè, troverebbe molto più conveniente viaggiare in automobile, perchè gli costa, complessivamente, meno che se viaggiasse per ferrovia. Probabilmente, anzi certamente, se dovesse pagare un prezzo non troppo superiore al costo del viaggio in automobile, preferirebbe la ferrovia. Accenno soltanto a questo, sebbene il problema sia veramente assai più vasto. Ma se quei tali quattro viaggiatori, anzichè avere per mèta Roma, dovessero recarsi a Milano, entrerebbero nel calcolo anche la durata, la sicurezza e la comodità del viaggio ed il calcolo economico sarebbe diverso. A tale proposito occorre ripensare sul sistema delle tariffe differenziali decrescenti, per cui, più lungo è il percorso, meno elevata è la tariffa. Il sistema era quanto mai opportuno allorchè i soli mezzi rapidi di trasporto erano i ferroviari; perciò si incoraggiava il viaggiatore a lungo percorso. Non so se lo stesso sistema sia valido anche oggi, in vista della difesa dell'economia, intesa nel senso di difesa dell'economia della collettività; la quale, nel campo dei trasporti, significa far viaggiare il maggior numero di persone al minimo costo possibile.

Infatti, ad una collettività importa poco che si viaggi in automobile o in ferrovia, l'interessante è che si spenda il meno possibile, per-

chè chi spende inutilmente sottrae dei beni alla collettività. Io vorrei che tutti avessimo questa visione complessa e completa. Non c'è una economia di Stato e una economia privata. Il privato che sciupa, piuttosto che risparmiare ed utilizzare i suoi risparmi in nuovi investimenti, è uno che distrugge ricchezza. Chiunque invece utilizza il proprio risparmio in una produzione, concorre all'accrescimento della produzione.

Tenedo sempre presente, come è necessario, questa visione di insieme, vediamo se, per caso, le tariffe ferroviarie non debbano, sotto questo aspetto, essere modificate, rivedendo anche la differenza di tariffa fra le tre classi. L'attuale criterio è stato il frutto di una di quelle tante manifestazioni demagogiche che talvolta si fanno: i ricchi paghino di più e i poveri di meno. Il nostro collega, relatore di questo bilancio, senatore Panetti ha osservato che bisognerebbe migliorare il servizio di terza classe, poichè contro 15 viaggiatori di terza, calcolando all'ingrosso, ve ne sono 2 di seconda e 1 di prima...

TOMMASINI. E quelli di terza pagano!

PISCITELLI. Anche questo miglioramento dovrebbe, eventualmente, essere considerato sotto l'aspetto economico. Quando in seconda bisogna pagare quasi il doppio del biglietto di terza ed in prima più del triplo, il possessore di una automobile evita la ferrovia perchè trova senz'altro conveniente servirsi della prima. Migliorata la terza classe potrà decidersi per questa. Ed allora viaggiatori di classe restano quelli che non pagano. Ma costoro potranno valutare anche la convenienza del servizio automobilistico da gran turismo che, secondo me, trova il fondamento del suo sviluppo appunto nella considerazione che è possibile ottenere, con questo servizio, una comodità sia pure non eguale al viaggio ferroviario di prima classe, ma in compenso una certa indipendenza che permette al turista di fermarsi dove vuole ed è più economico. Dall'ultimo fascicolo del « Notiziario » si apprende che il servizio di gran turismo è salito a cifre molto alte, ed ha subìto una certa riduzione soltanto nel 1952; di circa 4 mila chilometri, a causa dell'intervento governativo che ha posto dei limiti, per la necessità di difendere, in qualche modo, la ferrovia. Tutti questi rimedi hanno il carattere di cura del sintomo, non del male. Praticamente si mette un bastone tra le ruote delle leggi economiche che sono basate sul principio del minimo sforzo con il massimo risultato, che poi è nella psicologia di tutti quanti gli uomini. Ciascuno di noi tende ad ottenere il massimo possibile, col minore dispendio. Dunque, a mio modo di vedere, bisogna indirizzare su questa via il problema dei rapporti fra gomma e rotaia. Se in definitiva dovesse risultare che il trasporto automobilistico sia più economico di quello ferroviario, allora bisognerebbe rassegnarsi e dire: il tempo delle ferrovie è finito; perchè il retrogrado non è stato mai altri che colui il quale pretende di difendere posizioni sorpassate. Ripeto, non credo che sia tramontato il tempo delle ferrovie, ma se per dannata ipotesi si dovesse verificare questo superamento non ci dovremmo attardare alla difesa di esse.

In relazione alle ferrovie, occorre considerare i servizi di linee automobilistiche e le ferrovie in concessione Per quel che riguarda i servizi automobilistici di linea concessi, dissento dalla opinione autorevolissima espressa già dal Ministro nel discorso di chiusura della discussione del bilancio alla Camera dei deputati; non sono d'accordo che debba essere sempre più vincolato a rigorose concessioni. Nell'immediato dopo guerra, la libera iniziativa, nella carenza di qualsiasi vincolo o controllo, ha fatto moltissimo. Spontaneamente sorsero tali e tante linee automobilistiche che poi hanno resistito, e permangono, riconosciute ed autorizzate *a posteriori*. Ciò suggerisce la riflessione: che la spontaneità talvolta crea quel che riesce difficile programmare con organizzazioni, concessioni e licenze. La libera economia ha il merito che se l'iniziativa va male, chi l'ha presa, paga. Ed allora direi, perchè dobbiamo irrigidirci sul sistema delle concessioni attraverso licenze? Se tutto va — e non sempre va — per le vie lecite, è la veduta, l'apprezzamento di un funzionario che decide. Comunque nascono privilegi ed arbitri.

In ordine a questo vorrei, con un esempio, chiarire la situazione. La ferrovia secondaria Napoli-Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife, andò quasi totalmente distrutta dalla guerra. Spontaneamente sorsero linee di iniziativa privata e una di esse fra Santa Maria

Capua Vetere e Napoli. Poi fu ripreso l'esercizio della ferrovia, soltanto su tale tratto; ed è gestito a mezzo di un Commissario che è l'ingegner Costa, il quale, poi, è anche il capo dell'Ispettorato compartimentale di Napoli, che governa tutte le linee automobilistiche della Campania. Il rendimento economico della ferrovia è catastrofico, poichè la gente preferisce l'autopullman assai più celere ed economico; ed allora il capo dell'Ispettorato, che è anche il Commissario gestore delle ferrovie, trova una soluzione brillantissima.

La linea automobilistica resta ed è data in concessione alla ferrovia Napoli-Piedimonte, la quale la gestisce a mezzo della società di trasporti automobilistica Pannella, con la seguente organizzazione. Il prezzo del biglietto, in auto, è portato da 100 a 125 lire, e la distribuzione è fatta da un agente della ferrovia, e la ditta Pannella percepisce un tanto per ogni viaggiatore; il di più va alla ferrovia. Così il *deficit* della gestione della ferrovia è colmato a danno dei viaggiatori, con una vera imposta speciale a favore di un ente privato. Ma ciò non basta. Anche sul tratto dove le rotaie erano state distrutte, erano sorte delle linee automobilistiche, quando la ferrovia ebbe la concessione di una linea automobilistica sostitutiva. Si determinò così una concorrenza di prezzi.

Il capo dell'ufficio della motorizzazione civile, ed insieme Commissario della ferrovia, ha imposto una coalizione fra le diverse linee con una maggiorazione dei prezzi del 20 per cento rispetto ai precedenti; oltre a ciò, ha imposto che altre linee che hanno origine da Campobasso, non debbono più prendere viaggiatori da Piedimonte d'Alife in poi, verso Napoli.

Mi ha scritto il sindaco del comune di Piana di Caiazzo, che si trova su quel percorso, e mi spiega che per effetto di questa disposizione è stato abolito anche il biglietto di andata e ritorno; e gli abbonamenti sono stati maggiorati del 15 per cento. Ora ecco un confronto. Fra Caserta-Santa Maria Capua Vetere, ove esistono più concessioni in concorrenza, per un percorso di 7 chilometri, si pagano 35 lire e si viaggia comodamente. Sulla linea Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife per il percorso da Piana di Caiazzo a Caiazzo, che è di chilometri 2 e mezzo, si pagano 50 lire. Per Piana di Caiazzo passa la linea proveniente da Campobasso gestita dalla ditta Oconi, che prima poteva far salire i viaggiatori ed ora non più; con la conseguenza che sulle linee coalizzate dall'Ispettore — che è anche gestore della ferrovia distrutta — si viaggia come acciughe in scatola, e lungo il percorso molti viaggiatori restano sulla strada, e vedono passare « a porte chiuse » ampi pullman semivuoti. Questi sono gli effetti pratici della subordinazione dell'esercizio di una linea automobilistica, alla autorizzazione da parte di organi statali.

Si dice che ciò è necessario per impedire che tutti i trasportatori accorrano nelle zone ricche e perciò redditizie ed invece restino prive di autolinee le zone depresse. A me pare che, se lasciassimo piena libertà a chicchessia poco a poco l'afflusso nelle zone redditizie produrrebbe una saturazione e quindi diventerebbe conveniente volgersi alle zone depresse. Un comune del mio collegio, Cervino, che è distante da Maddaloni 9 chilometri ed ha una popolazione di appena 1.600-1.700 abitanti, non potè mai indurre la ditta che gestisce la linea Maddaloni-Caserta a prolungarla fino a Cervino. La ditta opponeva appunto che non sarebbe stato conveniente. Il Comune fece un sacrificio e dette un sussidio di 100.000 lire per un anno. L'anno successivo, senza alcun sussidio, il servizio non solo fu conservato, ma fu aumentato di un'altra corsa. Ciò dimostra che quande c'è il mezzo, il traffico si crea; e più migliora il mezzo di trasporto più aumenta il traffico. È noto che la funzione crea l'organo e viceversa. Con ciò non intendo dire che lo Stato debba restare agnostico. Anzitutto lo Stato ha un dovere imprescindibile verso tutti i cittadini: garantire la sicurezza dei viaggiatori; quindi l'idoneità dei mezzi e del personale è necessario che sia accertata dall'organo competente. Per quanto riguarda l'orario, è necessario che il pubblico sappia qual'è e che esso sia attentamente osservato. Ma non occorre che l'orario sia stabilito d'autorità.

Tra Santa Maria Capua Vetere e Caserta, per una distanza che è appena di 7 chilometri, c'e un orario che è stato imposto dall'Ispettorato della motorizzazione civile, ed è fatto così

che s'intensificano le corse in certe ore del giorno, quando meno occorrerebbero, e le vetture viaggiano semivuote; poi, quando il traffico è più intenso, c'è una corsa ogni ora. Se l'orario se lo facessero a loro modo i trasportatori, esso sarebbe aderente al bisogno. Basterebbe che l'orario scelto dagli interessati fosse denunziato all'Ispettorato della motorizzazione, che sorveglierebbe affinchè fosse scrupolosamente osservato; quando non lo fosse, sarebbero applicate le sanzioni previste.

In ordine alla sorveglianza, onorevole Ministro, piuttosto che creare altri organismi, sarebbe da affidarla di diritto ai Comuni, i quali poi ne risponderebbero ai propri cittadini. Così il Comune dovrebbe curare l'affissione dell'orario nella stessa stazione, cioè la località di arrivo e partenza, orario da stabilirsi dallo stesso Comune e rigorosamente rispettato dagli autotrasportatori. Nè occorre altro per le « stazioni » di transito.

Se fosse necessario, in qualche posto, creare anche un ricovero per attendere il mezzo che arriva, lo giudicherebbe e provvederebbe il Comune, senza creare altro organismo che si occupi di queste cose. Meno che mai è da attuare quell'altra idea (che teoricamente sembra bellissima) di stabilire cioè una certa solidarietà fra concessionari in atto, in modo da ripartire equamente gli utili complessivi che traggono dall'esercizio. No, perchè non dobbiamo creare privilegi e difendere posizioni già conquistate. La concorrenza porta alla riduzione dei prezzi verso il costo. Da questo criterio non deve prescindersi mai, e vorrei che fosse tenuto presente anche a proposito di quello che ho detto in precedenza in ordine alle tariffe ferroviarie relativamente alle classi: prima, seconda e terza.

Non deve esservi altro criterio che quello economico e quindi certamente efficiente. La maggiorazione del prezzo rispetto alla classe deve essere proporzionata alla maggiorazione del costo del servizio. Se il costo cresce della metà, o del terzo o del quarto con tali proporzioni vanno maggiorati i prezzi dei biglietti. Così funzionano le leggi economiche e tutte le volte che si cerca di coartarle si producono effetti nocivi. Nella specie le prime classi sono disertate da chi paga, perchè trova più economica l'automobile. Per quanto riguarda le ferrovie in concessione, onorevoli colleghi, io credo che anche per esse bisogna attenersi ai princìpi economici. Le ferrovie in concessione, in sostanza, sono una speculazione privata. Ora qualunque industriale, qualunque imprenditore se sbaglia nella sua impresa, deve pagare da sè. Quando al rigido criterio economico, se ne sostituisce un altro, che si dice sociale, si sbaglia. Si teme che chiudendo questa o quella azienda restino disoccupati migliaia di operai e si cerca di puntellare l'azienda a spese dello Stato. Ciò non è giusto e non utile. Certo occorre provvedere per quelli che restano disoccupati, ma per altre vie; non col dare miliardi per tenere in piedi l'azienda che non può andare da sè. Non vi preoccupate che l'imprenditore ordinario vada alla rovina o al fallimento. Perchè dobbiamo assolutamente mantenere le imprese che sono sorte da principio con un aiuto dello Stato? L'aiuto fu dato per concorrere alle spese di impianto, non già per la gestione. Il soccorso veniva dato per incoraggiare e non già per mettere perfettamente al sicuro questi imprenditori.

Chi ha garantito che la loro impresa sarebbe stata sempre redditizia? Non è redditizia? Non ti conviene? Vattene.

VIGIANI. E chiudi il servizio?

PISCITELLI. E perchè? Io dico: se questo imprenditore privato ha avuto la sventura di perdere i suoi capitali — e questo significa che l'azienda è passiva — perchè proprio lo Stato, cioè il disgraziato contribuente, deve rimettere in sella costui che, sia pure senza colpa, ma per la sorte maligna, ha perduto tutto? Giuridicamente c'è una soluzione molto semplice: se il concessionario ha i mezzi per migliorare l'azienda e renderla attiva lo faccia, se non ha i mezzi decade, con tutte le conseguenze. Non deve essere lo Stato a colmare il vuoto che si è verificato, in una impresa a carattere privato e di netta speculazione.

Perciò non sono d'accordo sulla legge che tornerà al Senato — e voglio augurarmi che sia riesaminata ancora una volta con maggior rigore — e concede sussidi di esercizio per evitare che l'impresa crolli. Del resto, onorevoli colleghi, chi accerta i redditi di esercizio? Anche a questo proposito io ho una esperienza.

La ferrovia Cancello-Benevento fu creata circa 40 anni fa, non per accorciare di 25 chi-

lometri il percorso fra Benevento e Napoli — cosa del tutto secondaria — ma perchè occorreva potenziare la fertile Valle Caudina, che quando non c'era l'automobile, era del tutto segregata. Percorrere 60 o 70 chilometri coi cavalli e con la carrozza (in quel tempo non c'era l'automobile), era una cosa penosa. Concorsero i Comuni, concorsero le provincie di Benevento e Caserta, concorse lo Stato alla costruzione di quella ferrovia, la quale ebbe un grande sviluppo. Poi le cose sono andate come dirò. Non è più la ferrovia autonoma così come nacque. Adesso la ferrovia Cancello-Benevento fa capo alla stazione delle Ferrovie dello Stato di Benevento e di Napoli per il solo servizio viaggiatori e da Cancello a Napoli percorre i binari dello Stato. Soppresso totalmente il trasporto merci; si prende il lusso di contravvenire completamente allo scopo stesso della sua nascita, ed ha istituito treni che chiama rapidi perchè non fermano da Benevento a Cancello e coprono il percorso di 71 chilometri, fino a Napoli, in un'ora e 10 minuti. Così taglia fuori i Comuni in servizio dei quali fu costruita e fa concorrenza alle ferrovie dello Stato, che sono state costrette ad adottare una tariffa locale ed adeguare il prezzo del biglietto tra Benevento e Napoli via Caserta, al prezzo della Cancello-Benevento, quantunque le Ferrovie dello Stato compiano un percorso di 25 chilometri più lungo.

Orbene, ad una ferrovia che fa la concorrenza allo Stato ed è inadempiente al fine per cui fu creata, lo Stato dà un forte sussidio. Ma — e questo è il grave e risulta in modo certo, come dirò fra poco — la ferrovia è tutt'altro che passiva. Essa apparteneva ad una certa società belga, alla quale, durante la guerra, le cose andarono così male che fu costretta a svendere l'intero pacco di azioni. Lo svendette, non ricordo con precisione la cifra, ma per molto poco. Lo comprò uno speculatore che fino allora non aveva fatto altro che il modesto commerciante di carbone vegetale. Durante la guerra, quella specie di commercio gli fece mettere assieme molti milioni. Così comprò per niente la ferrovia. Oggi egli ha una posizione che è tra le più quotate di tutta la Campania e se l'è fatta con questa ferrovia che ufficialmente appare passiva fino al punto che lo Stato deve intervenire per sussidiarla.

Ma chi accerta che effettivamente una ferrovia è in perdita? I bilanci si fanno come si fanno. Sappiamo tutti che i bilanci delle aziende private, sottoposti alle indagini di quei tecnici di sicuro valore e che hanno interesse a scovare la verità, quali sono i funzionari della Finanza, riescono a nascondere i veri utili. Come volete che vada a pescarli un funzionario del Ministero dei trasporti? Ho denunziato proprio io ai funzionari del Ministero dei trasporti, tempo fa, determinati abusi commessi lassù ed alcune frodi perpetrate nella sostituzione delle traverse ferroviarie. Ebbi promessa di accertamenti, ma essi non vennero; almeno io non ne ho notizia.

Comunque, lasciamo perdere anche questo. Mi chiedo però se è proprio il caso di andare distribuendo sussidi a queste ferrovie. I casi sono due: o queste ferrovie non sono più economiche perchè non possono resistere alla concorrenza della gomma, ed allora chiudiamole e diamo incremento alla gomma che sarà molto più utile e costerà niente allo Stato; o viceversa è necessario mantenerle, soprattutto per integrare le linee delle Ferrovie dello Stato, ed allora le prenda lo Stato e le prenda per quel che valgono, cioè per niente, perchè ferrovie che hanno bisogno di una integrazione per la gestione, per i proprietari costituiscono un valore negativo e chi possiede un valore negativo non può pretendere che gli sia pagato per esso fior di quattrini, solo perchè a pagare è lo Stato.

Così ho finito. Ho inteso soltanto dare alcune informazioni al Governo e sottoporgli alcune riflessioni. (*Applausi*).

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

MARTINI. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, nella discussione del bilancio dei Trasporti del 1950-51, come in quello del 1951-52, sono intervenuto ciascuna volta con un ordine del giorno, sottoscritto anche da altri colleghi, per domandare la elettrificazione dei tratti ferroviari Pistoia-Montecatini, Lucca-Viareggio, Lucca-Pisa e Lucca-Castelnuovo Garfagnana, per venire così a soddisfare finalmente le legittime aspirazioni degli utenti di quelle linee ferroviarie, che conducono alle più rinomate stazioni climatico-termali d'Italia, di interesse internazionale, come Viareggio e Mon-

tecatini, e che servono una zona di eccezionale interesse turistico e artistico, e di indiscutibile importanza industriale, commerciale e agricola di cui voi tutti siete edotti e così ben compresi, per cui porterei nottole ad Atene se mi attardassi a darne la dimostrazione. Dissi anche che questa richiesta elettrificazione oltre a servire a rendere più rapidi e spediti i percorsi, avrebbe costituito una grandissima economia di esercizio. Orbene l'anno passato — il 4 luglio — il ministro Campilli mi rispose che il mio ordine del giorno lo accettava come raccomandazione, con *surplus*, perchè la invocata e tanto attesa elettrificazione di quelle linee era già per una parte nel programma dei lavori da attuare. La lieta e consolante notizia, riportata da tutti i giornali locali, su titoli a due e tre colonne, suscitò un grande entusiasmo nelle popolazioni della mia Provincia e nelle zone limitrofe. Poichè a un anno di distanza niente è stato fatto, mi permetto di domandare quando si passerà dalle parole ai fatti. Signor Ministro, sono certo che la promessa fatta dal vostro predecessore sarà mantenuta e sarà così data la prova provata che sono infondate le voci che corrono di gravi difficoltà che si sarebbero riscontrate nell'attuazione dell'opera che fu già progettata e finanziata prima della guerra e per la quale esistono ulteriori studi e preventivi aggiornati. E passo ad intrattenervi, per breve momento, su di un altro argomento. L'illustre relatore a pagina 14 scrive:

« È pure il caso di incoraggiare lo studio delle carrozze letto di classe inferiore, offrenti ad un numero più grande di viaggiatori la possibilità di adagiarsi, anche senza il conforto di lenzuoli, che crea complicazioni assai gravi nel servizio. Sulle ferrovie francesi questi trasporti economici per i lunghi viaggi notturni sono largamente adottati e permettono il riposo su piani sovrapposti in numero di tre su ciascun lato ».

Proprio dopo la seduta della 7ª Commissione nella quale si accennò alla opportunità di richiedere tali studi, mi sono accompagnato con un mio concittadino, che possiede una vasta tenuta nel Kenya, il quale mi riferiva che anche nel Kenya, con una tenue spesa, nei viaggi notturni anche il più modesto viaggiatore può beneficiare di un letto e così alla mattina, quando arriva a destinazione, può attendere, riposato e fresco, ai suoi affari e ai suoi impegni.

Vogliate accogliere, signor Ministro, la proposta fattavi e disporre perchè gli studi richiesti siano fatti nel più breve tempo possibile e far sì che l'Italia non sia da meno di un Paese dell'Africa e si possa dare presto ai viaggiatori italiani questo beneficio che attirerà sopra di voi e sul Governo la loro più viva gratitudine e riconoscenza. (*Approvazioni dal centro*).

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

MARCONCINI. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, rivolgendomi ad un ministro la cui umanistica cultura traluce dagli scritti (compreso questo opuscolo su materia ferroviaria che ha avuto la bontà di inviare a noi) sarei tentato di ricordarmi di un motto, graffito sopra la cappa di un antico camino che mi è caro: « *Soli fide Deo: vitae quod sufficit opta: sit tibi cara salus: coetera crede nihil* ». « Abbi fiducia soltanto in Dio, non negli uomini; desidera per la tua vita quello che rappresenti la sufficienza; ti sia cara la salute; di tutte le altre cose, non darti eccessivo fastidio ». Ma io non voglio arrendermi alla tentazione di non avere proprio alcuna fiducia negli uomini: voglio reagire contro il quotidiano invito che mi viene dalla mia casa, da questo antico motto, malgrado in questo caso io debba aver fiducia non in un uomo ma in un organismo, dico in uno stato di cose che, per quel che tocca in modo particolare gli interessi che ho il dovere più che il diritto di tutelare in quest'Aula, non mi lascia troppo campo a illusioni. Svolgerò tre punti e sarò doverosamente breve. Il primo punto si riferisce ad alcune linee di interesse fondamentale per la nostra economia ferroviaria, particolarmente piemontese; il secondo punto si riferisce alla situazione delle grandi stazioni di una grandissima città, che io ho qui l'onore di rappresentare; il terzo si riferisce al disavanzo di gestione del bilancio del Ministero dei trasporti.

Primo punto, un gruppo di linee ferroviarie di altissimo interesse nazionale, oltrechè regionale: la Torino-mare, la Torino-Nizza e la Torino-Parigi-Londra. La Torino-mare. Si dice

solitamente la Torino-Savona; ma io preferisco l'espressione Torino-mare, perchè essa esprime molto meglio l'importanza della linea di quanto non potrebbe trasparire semplicemente dalla denominazione dei due termini estremi della linea stessa. Savona è il porto naturale del basso, medio e alto Piemonte; è il porto naturale della sezione occidentale della Lombardia; è anche un porto non privo di interesse per la Svizzera occidentale. Ora, la nostra linea di accesso al porto di Savona, che interessa tanti problemi di carattere economico e geografico, è assolutamente in istato di sistematica insufficienza. Credo che questo sia stato detto cento volte in cento ambienti diversi; ma constato con altrettanta desolazione che tutte le richieste di provvedere definitivamente ad una doverosa ed economicamente necessaria sistemazione di questa linea al mare, tutte le richieste fino ad oggi levate non sono state ascoltate in nessuna sede. Questa linea non solo è assolutamente insufficiente nell'aspetto tecnico: essa costringe a notevole scomodo i viaggiatori che la percorrono. Vediamo l'ultimo orario ferroviario, quello attualmente in vigore: per percorrere 149 chilometri, i treni che si chiamano — o ironia delle parole! — « accelerati », impiegano 4 ore e 10 minuti! Questo si riferisce alla Torino-Fossano-Savona: perchè nulla voglio dire di quell'altra linea, ludibrio delle genti, che si chiama Torino-Bra-Ceva-Savona, la quale, rispetto al congiungimento dei punti estremi, lascia estremamente a desiderare e sotto il punto di vista tecnico e sotto il punto di vista generale. Lungo la Torino-mare c'è poi un grande scalo ferroviario di importanza notevolissima: lo scalo di San Giuseppe del Cairo, il vastissimo scalo del carbone, dove s'ingurgitano a centinaia e centinaia i vagoni da carico, su una tratta di linea a semplice binario e con pendenze intollerabili, che si rivela di giorno in giorno più inadatta a smaltire verso il grande mercato piemontese quella enorme quantità di carbone che nella piana di San Giuseppe del Cairo si accumula.

Seconda linea: la Torino-Nizza. Ahimè! Una linea che aveva fatto sorgere tanti entusiasmi: una linea di estrema importanza: e qui l'importanza non è più soltanto interna, ma è soprattutto internazionale. Orbene, dirò su questa linea due cose: la prima è che sotto il punto di vista economico è assolutamente incomprensibile come l'immenso capitale che venne investito in questa linea quando fu costrutta (e fu costrutta non per il museo ferroviario, ma per avvicinare due grandi Paesi e metterli in continua comunicazione) reca stupore, dico, che questo immenso capitale giaccia totalmente inattivo, inoperoso, dannato disgraziatamente ad una definitiva e completa rovina. La cosa interessa non solo noi, ma anche la vicina Repubblica di Francia; ma è di noi che io mi preoccupo, è di noi che io parlo. E qui s'innesta la seconda cosa ch'io voglio dire. In verità, poichè ho parlato della vicinanza di questo altro Paese, debbo rilevare che alle ragioni economiche relative all'abbandono completo in cui si lascia da parte nostra questo patrimonio ferroviario, questa linea internazionale, si aggiunge una preoccupazione di natura politica. Consentite, onorevole Ministro, di dirvi che qui vi è carenza di funzionamento sul piano internazionale: il funzionamento di un anello di congiunzione fra questi due Paesi, le cui popolazioni finitime vanno cercando, ed hanno estremo bisogno di trovar di nuovo, un punto di congiungimento.

Io vivo sul confine savoiardo della nostra Regione piemontese, e vi posso assicurare di persona che al di là del confine provvisorio (poichè siamo sempre nella provvisorietà! Sono otto anni che il confine definitivo non è stato ancora tracciato!) vi è lo stesso desiderio nostro di una più intensa collaborazione. Perchè sul colle del Monginevro, il comune di Clavières continua ad essere spezzato in due monconi, un po' di case da una parte, un po' di case dall'altra? E al Moncenisio, e in Valle Stretta, la situazione che abbiamo è dolorosissima. Tutto è provvisorietà: ma dall'una e dall'altra parte le popolazioni italiane e le francesi anelano quotidianamente ad uscir fuori da questo stato di cose. Talora i popoli hanno molto più buon senso, ed hanno una intima sensibilità molto più acuta, di quanto non sembrino averne i loro dirigenti e i loro governanti. Dall'una parte e dall'altra ci vogliamo affratellare, vogliamo superare queste difficoltà che sono state create dalla guerra, dall'immediato dopoguerra, e da questa provviso-

ria sistemazione. Ora io vi dico, a proposito di questa linea internazionale, la Torino-Nizza, che il sistema ferroviario può venire incontro a questo ricongiungimento fiducioso tra un grande Paese e un altro grande Paese. Ora voi mi direte, egregio Ministro dei trasporti, che questo problema esce fuori da quello che è il limitato campo della competenza del vostro Ministero. E sia: però io vi invito a portare codesta questione in altra sede, sul piano ove in definitiva possa essere risolta. È ora di arrivarci, poichè talvolta si ha l'impressione che in qualche angolo di mondo (voi lo sapete, certo, meglio di noi) ci sia qualche remora, qualche forma... non so se io debba definirla di « sabotaggio »... mi contenterò di definirla di colpevole indifferenza... insomma, che in qualche angolo di mondo si faccia il possibile per impedire che una sistemazione definitiva dei rapporti tra Italia e Francia sia debitamente raggiunta. Mi auguro di sbagliare!

Terza linea ferroviaria che mi sta immensamente a cuore di segnalare è la internazionale Roma-Torino-Parigi: la linea del Frejus. Bisogna pure che, almeno per un brevissimo istante, noi ci occupiamo di questa importantissima linea ferroviaria. È importantissima agli effetti interni, importantissima agli effetti internazionali. Agli effetti interni: l'intensità del traffico locale certamente non è ignoto agli uomini di Governo che presiedono a questa magnifica impresa ferroviaria, che allo Stato appartiene ed è vanto e onore dello Stato italiano; ed essi sanno benissimo che tutta la zona percorsa da quella ferrovia è ricchissima di possibilità economiche, soprattutto di possibilità forestali, ancora di più di possibilità turistiche di primissimo piano. I 50 chilometri della parte inferiore della linea sono solcati da stabilimenti, da cotonifici, ferriere, ecc. ecc. È ivi tutto un pulsare di vita industriale, dico in quella prima zona di 50 chilometri; nella seconda zona che va da Bussoleno a Bardonecchia, e lassù tocca i confini d'Italia, sono 40 chilometri dove il fervore della grande industria per le condizioni geografiche locali non può svilupparsi, ma dove pulsa un notevole fervore di attività agrario-forestale. A centinaia di milioni di lire all'anno si valutano le utilizzazioni dei boschi, e non *in loco*: il prodotto ricavato viene inviato ai grandi mercati del legname da costruzione, ecc. Ma l'importanza di quell'ultimo tratto, ancora più che forestale (dico soprattutto della porzione più alta), è importanza turistica di primissimo piano. Io credo che in tutta Italia, e probabilmente in Europa — debbo escludere forse la Svizzera — non ci sia un comprensorio turistico che possa sostenere il confronto con il comprensorio definito da queste quattro parole: Sestriere, Claviere, Bardonecchia, Sauze d'Oulx. Basta nominare questo comprensorio, che è di non molti chilometri quadrati, basta dire che d'inverno — poichè l'industria turistica vi è là fiorente e d'estate e d'inverno — al Sestriere si accumulano domenicalmente migliaia di macchine, per comprendere l'importanza di questa zona.

Dunque noi abbiamo ragioni ben chiare, e ragioni perfettamente legittime, per dire che questa linea, ai fini del problema economico-ferroviario interno, deve finalmente essere messa all'ordine del giorno delle preoccupazioni del Governo e in particolar modo del Ministero dei trasporti. Aggiungerò, tanto per togliere al mio discorso qualunque ombra di troppo stretto campanilismo, che la piena efficienza di questa linea agli effetti interni non si localizza nei confini della zona che attraversa, ma interessa tutto il grande mercato di Torino e del Piemonte, che a quella piena efficienza è in notevole misura legato.

Ma è l'aspetto internazionale che qui esige particolarmente di venir messo in evidenza. Il centro est e il centro ovest della Francia propendono direttamente e naturalmente su questa linea. Le comunicazioni Londra-Roma logicamente, per la maggior brevità del percorso, debbono passare per quella linea; così si dica, per implicito, delle comunicazioni Parigi-Roma e Parigi-Roma-Napoli. Altri si sono sforzati in altri tempi, e anche oggi altri si sforzano, di farci persuasi che sia molto più conveniente alle provenienze di lassù passare per altre linee, aperte o da aprire. Io mi guardo bene dal fare confronti in casa nostra. Io non amo quelli che si chiamano, nel linguaggio e nel senso giuridico, atteggiamenti emulativi: antipatiche parole per più antipatiche cose. Vivano dunque tutte le linee internazionali, e siano tutte efficienti. Questo è il desiderio e il voto nostro. Ma insomma la linea del Frejus

cessi finalmente di essere la Cenerentola delle linee internazionali d'Italia. Essa ha servito ottimamente in passato, e in pace e in guerra. Essa ha possibilità di servire un grandissimo mercato; essa ha possibilità di rendersi notevolmente efficiente a tutti gli effetti, economici e turistici, sul piano internazionale.

È di stretta urgenza realizzare tutte queste possibilità. I tecnici delle Ferrovie sanno che quella linea sta su perchè la Provvidenza di Dio ha incaricato un nugolo di angeli di tenerla su. D'altronde, i lavori continui a carattere conservativo, che vi si fanno, stanno ad indicare che un capolavoro dell'ingegneria ferroviaria nato fra il 1860 e il 1870, a distanza di 80 anni (come accade degli uomini) è divenuto vecchio. Ora, una delle due: o lo si vuole abolire perchè la decrepitudine non lo rende più efficiente, ed allora si dica chiaramente che cosa si vuol fare di nuovo; oppure, in questo campo, ognuno è persuaso o deve persuadersi che di nuovissimo non sia facile fare qualcosa, almeno nel periodo attuale e per chiarissime ragioni economiche e tecniche di cui vi fo grazia, e allora io vi dico che il più naturale buonsenso ordina di rimettere in efficienza, di conservare, di potenziare quello che c'è, lasciando a coloro che verranno dopo di noi l'incarico di risolvere radicalmente il problema.

Per andare incontro a questa necessità di potenziamento della nostra primogenita fra le grandi linee internazionali, in primo luogo bisogna raddoppiare il binario. Esso è quasi tutto doppio; ma vi è una strozzatura di pochi chilometri, venti chilometri soltanto, fra Bussoleno e Salbertrand (stupidamente fascistizzato in « Salabertano »). È mai possibile che non si trovino i fondi, che non ci siano i tecnici capaci di bucare la montagna per fare, accanto alla linea attuale, il secondo binario, e quindi evitare quella strozzatura, dannosa non solo economicamente, ma anche per il funzionamento della ferrovia stessa? La cosa non credo sia impossibile: e sarebbe un investimento patrimonialmente e renditivamente produttivo, e costituirebbe un fulgido capitolo sui piani della piena occupazione.

Bisogna poi accelerare la velocità dei treni. Io sono addolorato di dover dire qui le medesime cose che in proposito ho detto più volte altrove, inutilmente. È venuto il Ministro a Torino e ci ha fatto l'altissimo onore di presiedere una grande riunione, nel salone del Palazzo del Consiglio provinciale. Noi siamo stati felicissimi di questa sua visita, la quale ha fatto onore a noi, e nello stesso tempo ha fatto onore a lui. Però devo dire che dopo di essa sono passati parecchi mesi, e ci siamo ormai accorti che il tempo di poi si è rivelato perfettamente uguale al tempo di prima, se anche non è in qualche modo peggiorato.

È la realtà delle cose. Ma qui voglio dichiarare che io non parlo all'onorevole Malvestiti: parlo come se davanti a me ci fosse un fantasma: il fantasma senza nome del Ministro dei trasporti. Or non prenda cappello lei, onorevole Malvestiti, se io dico che la situazione è peggiorata. Essa, per quanto si riferisce alla velocità dei treni, è irritante. Aprite l'orario ferroviario e ve ne accorgerete. Io lo leggo tutte le sere, invece del solito romanzo, prima di andare a letto. Ecco. Da Torino a Susa vi sono 53 chilometri: i treni per viaggiatori impiegano fino a 104 minuti per coprirli: e questo accade su una linea completamente attrezzata a doppio binario. Abbiamo dei treni che da Torino a Bussoleno, 45 chilometri, impiegano 90 minuti e più. Sono carichi di operai, questi treni. La mattina, essi vengono giù a Torino nei grandi stabilimenti, e la sera tornano su alle loro case. Vi assicuro che viaggiare in quei treni di operai ed assistere mortificati alla loro disperata e adirata sfiducia nell'ordinamento ferroviario è proprio la medesima cosa. Ed è estremamente doloroso per un rappresentante politico constatare questo stato di cose, additarlo a chi di dovere, e verificare di continuo la nessuna seria volontà dell'Amministrazione di metterci riparo. Si è detto: mancano i locomotori veloci. Trovateli. Il pubblico non vuol saperne di queste scuse. Il pubblico fa questo ragionamento: noi paghiamo tanto, sia per il locomotore non veloce che per quello veloce: noi abbiamo degli interessi, ed è per essi che ci serviamo delle vostre ferrovie: ma quando voi ci fate viaggiare a 25 chilometri l'ora su una grande linea a doppio binario, su una linea di interesse nazionale ed internazionale, ben servita da un personale ferroviario che vale tanto oro quanto pesa, non è possibile che voi continuiate ad

invocare la nostra capacità di sopportazione. Ora io vi dico, signori, che quella massa di viaggiatori che così parla ha perfettamente ragione.

Bisogna poi provvedere alle necessarie modifiche di tensione. Lo dite anche voi: « bisognerebbe mutare ecc. ecc. ». Temo sia per essere l'eterna ragione che voi porterete per lasciare le cose come sono. Dite che costa. Per quel che so io di economia politica rispondo: non vi accorgete che il dire che costa e che perciò si rimanda, significa andare incontro ad un costo sempre maggiore? V'illudete forse che fra cinque o sei anni la trasformazione costerà meno di oggi? Essa costerà di più. Tutto ciò significa che voi avete il proposito deliberato di non farne nulla e preferite attendere che un bel giorno si faccia qualche altra cosa, chissà da chi e chissà dove, che risolva piacevolmente per voi quel problema che voi non siete in grado o non volete affrontare.

È così? E se così non è, bisogna decidersi a fissare l'attenzione sopra una soluzione definitiva del problema. Nei vostri uffici voi non avete dei chiacchieroni, ma uomini espertissimi di tecnica delle ferrovie: e i progetti non mancano. Esiste un progetto particolarmente insigne, di cui è autore l'ingegnere Savoia, già per molti anni capo compartimento di Torino e attualmente membro del Consiglio superiore delle Ferrovie. Tale progetto prevede una soluzione a cui bisognerebbe arrivare quanto prima possibile. L'attuale galleria del Frejus dovrebbe esser trasformata in una galleria autostradale per le comunicazioni stradali internazionali d'estate come d'inverno. Accanto ad essa verrebbe costruita una nuova galleria, naturalmente secondo nuovi accorgimenti tecnici, diversa e migliore dell'attuale. L'attuale risale a Cavour. Si diceva allora che egli sognava, quando pensava di traforare quella montagna. Cavour affermò il suo sogno realizzandolo: e fu audace. Pensate voi che non si possa migliorare quel valico? Non volete essere voi, Ministri d'uno Stato ben più cospicuo dell'allora Stato piemontese, non volete essere, non dico capaci dell'audacia di Cavour, ma almeno di un'ombra di quella grande audacia? Il problema va impostato, seguendo il progetto dell'ingegner Savoia, che, a detta anche di tecnici che ne hanno ampiamente parlato in un recente Convegno, sembra il più degno di essere preso in considerazione. E con ciò chiudo questo punto, relativo alle linee ferroviarie di cui volevo parlarvi una volta tanto, e su cui, per qualche tempo, non tornerò più. Amo però ricordarvi, signor Ministro, che noi piemontesi abbiamo una vecchia canzone storica: « nui suma i bugianen »... Il vostro sorriso mi lascia pensare che voi la conosciate. E allora vi prego di ricordare il resto: « ma guai se la testa an ruia, se 'l dì d'le bote a ven ». È chiaro che io, rammentandovi queste parole, le assumo in senso metaforico, non letterale. Sì, abbiamo moltissima pazienza; però preghiamo istantemente il Ministro dei trasporti e il Governo a non farsi alcuna illusione sui sentimenti della nostra popolazione piemontese, quand'essa, che è attiva, operosa, silenziosa, tenace, quasi testarda nelle sue azioni e nelle sue volontà di azione, dovesse prendere atto di essere completamente abbandonata, sotto il punto di vista ferroviario, come è stata fino ad ora.

Ma è tempo che io raccolga le mie vele. Prima però di affrontare l'ultimo punto, che si riferisce al disavanzo della gestione di questo bilancio, debbo purtroppo dare al Ministro ancora un piccolo dispiacere: ma io ho il dovere di ricordargli quale sia la situazione delle stazioni di Torino. Sono due grandi stazioni: e sono, per noi, due grossi crucci. Non parlo della stazione di Porta Susa. Ieri sera ho sentito l'onorevole Tommasini soffermarsi sulla stazione di Mestre. Ebbene, fra Mestre e Porta Susa, fate unicamente la differenza tra i volumi del rispettivo movimento, che a Mestre è assai maggiore di Porta Susa: ma fatte queste debite proporzioni, è a dire di esse la stessa cosa, in quanto anche la stazione di Porta Susa è la medesima di ottant'anni addietro, quand'essa era una « grande » stazione. Oggi è pressochè una topaia.

Ma ricordo la situazione di Porta Nuova, punto di arrivo di tutto il movimento ferroviario dell'est e dell'ovest e del nord della Francia verso l'Italia, nonchè delle grandi comunicazioni che da Venezia, da Ancona-Bologna, da Napoli-Roma sfociano su Torino: oltre alle minori. Sono otto anni che la guerra è finita: e sono otto anni che noi diciamo ai viaggiatori, soprattutto a quelli che in grandi

masse arrivano dall'estero: « non formalizzatevi per queste rovine, per questo disordine, per questa assoluta insufficienza di mezzi; non guardate troppo a questa indecorosità di trattamento internazionale, poichè noi stiamo per avere finalmente una stazione adeguata alle esigenze ». Ma sono otto anni che attendiamo; e continueremo ad attendere e ad indignarci. Sì, sì: io vi do atto che si è lavorato, che si è fatto parecchio; e nessuna opinione potrebbe diminuire il valore di quello che si è fatto, poichè tutto è ben visibile. Però, quello che devo dirvi si è che noi da qualche tempo assistiamo ad un tale rallentamento dell'azione, da esser costretti a pensare ad un vero arresto, ad un irritante rinvio alle calende greche di una sistemazione di codesta stazione torinese, che fu tra le più belle d'Italia, e che in fin dei conti tra tutte le stazioni d'Italia tiene, se non erro, il quarto posto, come rendimento.

Sembra che ci sia? No, no: c'è un arresto, effettivamente. Noi vediamo tutti i giorni qualche piccolo nucleo di operai che fa qualcosa; ma insomma si tratta di dettagli. Tettoia, pensiline, marciapiedi, pavimentazione, soprattutto il parco-binari, è tutto di là da venire: nulla di ciò va avanti. E quel che mi preoccupa, onorevole Ministro, è questo: che avendo arretrati tutti i binari per fare la nuova stazione — arretra, arretra, arretra — abbiamo finito per portare i nostri treni in arrivo fuori dei marciapiedi: vale a dire che gran parte delle carrozze dei treni, particolarmente dei lunghi treni del sud e degli internazionali, si fermano in mezzo a un dedalo di binari, dove è pericolosa ginnastica scendere, e in mezzo ai quali è impossibile camminare o trasportar bagagli. Sino a quando questo sconcio dovrà durare? E ciò interessa, non solo gli stranieri, ma anche gli italiani: noi non vogliamo essere trattati meno bene di quanto si debbano trattare gli stranieri. Ed io penso con ansia a quello che accadrà quest'inverno; l'ottavo inverno; che sarà peggio degli altri, in quanto, a forza di dire « faremo tutto nuovo », si è concluso col non fare alcun necessario riparo al vecchio, mentre non s'è fatto il nuovo... o lo si fa col contagoccie. Vorrei pregare con tutta insistenza, con tutta la fiducia che a qualunque costo voglio serbare per l'Amministrazione ferroviaria, che si sollecitino questi lavori, e si completi al più presto tutto il rinnovo della stazione, nella parte edilizia, nella parte dei servizi, nella parte della funzionalità dei treni.

Sul disavanzo della gestione ho poche cose da dire. Continua la sua gravità: nel complesso, 58 miliardi. Io non condivido le apparenti e pie illusioni del relatore senatore Panetti, il quale, anima candida e delicata, dice che il bilancio tende all'equilibrio economico. Sì, tende: come ognuno di noi, camminando, tende verso il polo nord o il polo sud, così il bilancio tende teoricamente a quell'equilibrio; praticamente non tende affatto. Eppoi, sempre nella relazione Panetti, si legge: « Per l'esercizio 1952-1953 è preveduto un progresso verso il pareggio ». Sì?... è preveduto un progresso verso il pareggio?... ma io non vedo esattamente bene su che cosa poggi la previsione di questa marcia verso il pareggio. Faccio questi rilievi non per muover critica all'esposizione del relatore; tutt'altro! Per quale ragione allora? Perchè ho un'opinione: ed è che, in tesi generale, non ho paura del disavanzo ferroviario. È un tema che mi interessa. Affido il mio pensiero a due precise affermazioni, quasi direi epigrafiche: la prima è che bisogna sforzarsi di combattere il disavanzo, ricordando che l'azienda ferroviaria è un'azienda industriale.

CORBELLINI. Bene.

MARCONCINI. E la seconda è che bisogna combatterlo per ridurlo a limiti di ragione, considerando che l'azienda ferroviaria statale, oltre ad avere un carattere di economicità dunque di industrialità, ha un carattere di politicità. (*Approvazioni*). Abbiamo qui due poli estremi. Tutto il gioco deve muoversi tra questi due poli. E il punto di arrivo ha da essere questo, almeno nella realizzata e responsabile volontà dei gestori di questo bilancio: l'accostamento crescente del prezzo al costo, come antiporta di un ipotizzabile livellamento del costo e del prezzo. Perchè non di più? Perchè la ragion d'essere fondamentale del demanio industriale ferroviario non è una ragione economica, di rendimento industriale, ma una ragione politica, cioè di bene sociale. Ora qual'è il concetto del bene sociale? Evidentemente non è concetto di grande complessità, dove naturalmente non deve nè può escludersi la visione economica dell'azienda, ma dove tanto

meno si deve idolatrare questa visione economica al punto da far dimenticare che gli scopi per cui l'azienda è nelle mani dello Stato vanno ben al di là di quella. Ovviamente, quello che dico è da prendersi *cum grano salis*, con ragionato intendimento. Per inquadrare questo concetto, più a guida mia che a vostra, vorrei ricordare che, in materia di demanio industriale, l'incasso che lo Stato realizza non è un incasso di tassa nè di imposta, nè di contributo: è un incasso di prezzo. Ora in questo campo quattro sono i prezzi, se non erro: prezzi privati, prezzi politici, prezzi pubblici e prezzi fiscali. Escludo che le ferrovie debbano essere condotte sulla base di prezzi fiscali. Non confondiamo il bisogno delle ferrovie col bisogno di fumare: sono due bisogni nettamente diversi. Escludo anche il prezzo privato, quello che dà il profitto industriale corrente, perchè, a parte qualsiasi altra considerazione sulle condizioni di formazione di tale profitto e sull'uso « demaniale » di esso, se un profitto industriale corrente possa essere realizzato, credo sia molto meglio lasciare quel margine di profitto a disposizione della collettività che lo investa come crede e vuole, piuttosto che incamerarlo nello Stato che sappiamo bene come lo investe e lo eroga. Dunque, non prezzo fiscale nè privato. Restano due prezzi, il politico e il pubblico. Il nostro prezzo, nel Demanio ferroviario, è ancora un prezzo politico. Ora non deve l'Amministrazione ferroviaria impantanarsi e immobilizzarsi per tutta l'eternità in questo prezzo politico; è un prezzo di eccezione, è un prezzo congiunturale, è un prezzo storico; ma appunto per ciò bisogna camminare su questo piano del prezzo politico, avendo l'occhio aperto sulla necessità di giungere un giorno al prezzo pubblico, l'unico in cui si realizza la formula della insufficienza « incasso paga costo ». Certamente, questa non è che una mèta: ma voi comprendete che solo camminando verso questa mèta noi diminuiremo via via la distanza che oggi esiste tra il prezzo politico attuale e l'unico prezzo logico, che è il prezzo pubblico.

Signor Ministro, malgrado il pessimismo da cui sono partito, io voglio chiudere ottimisticamente questo mio intervento. Io credo alla possibilità di una piena sistemazione dell'azienda ferroviaria. Ci credo perchè ho fiducia, prima di tutto, nei dirigenti, ai quali chiedo però che alle preoccupazioni tecniche, rigidamente tecniche, uniscano il massimo di sensibilità alle esigenze economico-sociali delle popolazioni, alle quali esigenze non deve mai essere sordo alcun campo dell'attività dello Stato. In secondo luogo, mi sorride ad avere questa fiducia, e m'incoraggia a conservarla, la considerazione della buona volontà che tutta la grande famiglia ferroviaria sempre ha dimostrato. Anche in questi ultimissimi anni noi abbiamo avuto delle eccellenti occasioni per toccare con mano quanto sia forte e sano lo spirito di questa famiglia. Qualche mese addietro, quando caddero sul nostro Paese giornate piuttosto preoccupanti, ognuno di noi che, invece di stare a Roma a leggersi il giornale, avesse per ventiquattr'ore viaggiato (più o meno bene non importa, e dove si potesse) come ha fatto chi vi parla, avrebbe potuto constatare che vi è una notevole porzione di questa famiglia ferroviaria che è veramente degna delle aspettative del nostro Paese, degna della nostra restaurazione nazionale, degna di essere additata all'omaggio riconoscente del Paese, per la volontà, per la capacità, per l'alto senso di responsabilità di tutti i suoi addetti. Perciò, onorevole Ministro, se io ho cominciato riferendomi all'antico *soli fide Deo*, vi piaccia consentirmi di concludere che, malgrado le critiche che era mio dovere di fare, e che credo di aver fatto senza esorbitare dai limiti della discrezione, e malgrado tutte le constatazioni meno confortanti di cui ho parlato, io voglio tributarvi e testimoniarvi, a nome della popolazione piemontese come a nome di tutti gli italiani, la nostra ammirazione. (*Vivi applausi dal centro e dalla destra, molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Carrara. Poichè non è presente s'intende che vi abbia rinunciato.

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

SALVAGIANI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, ho letto attentamente, od almeno mi è parso di farlo, il discorso che ella, onorevole Ministro, ha tenuto davanti ai colleghi dell'altro ramo del Parlamento, discorso che ha avuto la compiacenza di inviarmi. Anche se non posso condi-

videre ed approvare a pieno certe sue impostazioni programmatiche, e se trovo discutibili alcune sue premesse ed ancora più le sue affermazioni sentenziose di carattere economico-finanziario o di sapore letterario-politico, riconosco, con assoluta franchezza e lealtà, che trattasi invero di una esposizione chiara e nobile, tecnicamente profonda, ampiamente documentata e quasi sempre orientata a princìpi di serena imparzialità.

Ciò doverosamente premesso, dichiaro, a tranquillità di questa Alta Assemblea, che non ho alcuna intenzione di incautamente avventurarmi in una minuta disamina polemica degli argomenti del mio dissenso, nonchè sui motivi e sui dubbi che non mi consentono di plaudire, in totale e perfetta concordia, alla parola e agli intendimenti dell'onorevole Ministro. Tratterò, invece, molto succintamente, alcuni problemi di essenziale importanza per la mia provincia e, più diffusamente, l'annoso, delicato e preoccupante problema della ferrovia Rimini-San Marino.

Aggiungo che la mia preoccupazione di non tediare a lungo, mi indurrà talvolta a rivolgerle, onorevole Ministro, una semplice domanda.

Per cominciare, io le domando: che ne è del completamento — più volte promesso — della ferrovia Ravenna-Firenze? Al riguardo infatti, non ho trovato traccia alcuna, nè nella dotta relazione del collega, senatore Panetti, nè ne ho sentito far cenno nella elencazione dei suoi programmi, onorevole Ministro.

Eppure trattasi di opera di alta risonanza, la quale, per noi ravennati, condannati a vivere in quasi totale e secolare isolamento, perchè tagliati fuori da tutte le vie di grande comunicazione, rappresenterebbe la possibilità di collegarci celermente con uno dei centri più belli e più importanti della Nazione.

Non mi dilungo a commentare la importanza che tale collegamento ha per la mia provincia, sia agli effetti turistico-culturali, sia ai notevolissimi effetti economici, data la ricchezza della quasi totalità della zona interessata. Queste cose, ella, onorevole Ministro, le conosce molto meglio di me. Voglia, onorevole Ministro, dare risposta a questo mio interrogativo; e che essa sia quale quelle popolazioni attendono fiduciose, dopo le promesse loro fatte. Sia la sua parola, onorevole Ministro, chiara e sincera, e denunzi le vere e concrete intenzioni del suo Ministero, esca cioè dai comodi camuffamenti che potrebbero essere offerti dai molti progetti, più o meno peregrini e più o meno tendenziosi, che pullulano doviziosamente sull'argomento.

Ella, onorevole Ministro, recentemente, è stata ospite della mia città. Mi è spiaciuto immensamente che inderogabili impegni mi abbiano tenuto lontano in quella occasione da Ravenna, impedendomi, in tal modo, di darle il benvenuto nella mia bella, vecchia ed ospitale città.

Non le nascondo, onorevole Ministro, che qualora fossi stato presente, avrei associato al ringraziamento delle autorità cittadine il mio personale ringraziamento e avrei, del pari, associato le mie alle loro richieste.

Ravenna, è con orgoglioso entusiasmo che lo affermo, è una bella città. I suoi impareggiabili monumenti, la sua storia lontana e vicina, la generosità rude e la laboriosità della sua gente, la sua pineta, la mirabile fecondità dei suoi campi, la sua tranquillità silenziosa sono cantati dai poeti e convogliano l'ammirazione e la nostalgia di schiere innumeri di ammiratori.

È bello tutto questo, certo. Ma, onorevole Ministro, noi ravennati ameremmo uscire un po' dall'atmosfera nella quale la poesia ci ha rinchiusi da secoli. Vorremmo rompere un po' il grande infinito silenzio che ci circonda, quand'anche ciò dovesse costarci un po' di quella romantica e gelatinosa patina poetica, che copre, coi secoli, i nostri monumenti. Un po' meno silenzio, un po' più di vita. La nostra laguna è stata bonificata. I canali che intersecavano la nostra città sono stati prosciugati.

Non vogliamo contendere nulla a Venezia. Sarebbe ridicolamente anacronistico. Ed allora? Allora è necessario fare qualcosa al fine di dare alla mia città la possibilità di vivere diversamente, di uscire dall'isolamento nel quale è vissuta fino ad oggi, di squarciare il pesante ed infinito silenzio che la opprime.

I Governi italiani, tutti, hanno ben poco operato per la mia provincia e per la mia città: Ravenna è un po' di Calabria, un po' di Sicilia, un po' di Sardegna, scagliato paradossalmente nel nord d'Italia. Abbiamo amato sempre fare

da noi, ma oggi ciò non è più possibile. Occorre che il suo Ministero, onorevole Malvestiti, accolga, almeno in parte, le nostre rivendicazioni, che tendono, ripeto, a creare le condizioni per entrare più facilmente e più celermente a contatto del mondo che ci circonda. Non vorrei dilungarmi in elencazioni. Se ella acconsente, onorevole Ministro, mi riservo di farle pervenire, d'accordo con tutti i parlamentari della mia provincia, un promemoria di quanto riteniamo indispensabile al raggiungimento delle finalità che ci proponiamo.

Ella, onorevole Ministro, esaminerà le nostre richieste — non si tratta di grandi cose, non chiederemo la luna — e ci farà conoscere il suo pensiero e quanto ha in animo di concederci.

Ora, onorevole Ministro, dovrei chiedere il suo inervento in un altro problema di grande importanza per la nostra provincia. Si tratta del collaudo del tronco Medicina-Massalombarda, già ultimato in tutte le opere di ripristino. Senonchè, vengo ora a conoscenza che, per alcuni disguidi di carattere burocratico, tale collaudo è quasi impossibile. Mi riservo, pertanto, di farle pervenire un promemoria al riguardo, chiedendo il suo intervento anche presso il Ministero dei lavori pubblici, affinchè questo collaudo avvenga il più presto possibile, dato che in questo momento sono in corso le opere di raccolta in questa vasta zona agricola.

Affronto ora il problema dela ferrovia Rimini-San Marino, del cui trenino azzurro ci ha tante volte intrattenuto il collega, onorevole Macrelli, con la passione, l'entusiasmo e la poesia che egli sa profondere, anche quando parla delle cose più comuni ed umili. È questo della ferrovia Rimini-San Marino un vecchio insoluto problema, che merita, io penso, di essere conosciuto dai colleghi sotto tutti i suoi molteplici e interessanti aspetti. Il collega Macrelli, ripetutamente, sia in occasione dell'annuale discussione sul bilancio dei trasporti, sia in occasione dello svolgimento di sue apposite interrogazioni ed interpellanze, ci ha, con appassionata nostalgia, parlato della inderogabile necessità che il « trenino azzurro » ritorni a collegare l'azzurro litorale romagnolo, alla vecchia, gloriosa Repubblica di San Marino.

Io esaminerò lo stesso problema non alla luce della fiammata passionale che brucia il focoso collega repubblicano, mio conterraneo, ma, sia pure molto superficialmente, sotto il profilo giuridico, tecnico, finanziario, economico e turistico, chiedendo scusa fin d'ora ai colleghi — ma la colpa non è mia — se trattando l'argomento mi dovrò discostare talvolta da quella che è la normale prassi di questa discussione.

Sotto il profilo giuridico, osservo subito che la questione investe il diritto internazionale, giacchè la ferrovia in questione ha origine da una Convenzione liberamente stipulata fra i due Stati sovrani, cioè fra lo Stato italiano e la Repubblica di San Marino. Il 27 marzo 1927, infatti, i rappresentanti dell'allora Regno d'Italia, per soddisfare ad un antico desiderio del popolo sanmarinese e per consolidare sempre più i rapporti amichevoli tra i due Stati, nonchè per allacciare il territorio della Repubblica alle grandi linee di comunicazione italiane, sottoscrivevano, con i rappresentanti della Repubblica di San Marino, una Convenzione i cui termini così si riassumono.

Il Governo italiano si impegnava: a costruire e ad esercitare, direttamente o mediante concessione, una ferrovia elettrica a scartamento ridotto collegante Rimini alla capitale della Repubblica di San Marino; all'esercizio della ferrovia — diretta od in concessione — per anni 25, a far epoca dalla data della inaugurazione; a riconoscere la proprietà esclusiva della Repubblica di San Marino, allo scadere dei 25 anni di esercizio, del tronco di ferrovia — al completo degli impianti fissi e senza corrispettivo di prezzo — cadente nel territorio della Repubblica; a facoltizzare alla Repubblica, alla scadenza del periodo venticinquennale dell'esercizio, il riscatto, a prezzo di stima dallo Stato italiano o dall'eventuale concessionario, del materiale rotabile.

Il Governo sanmarinese si impegnava: a concedere la facoltà al Governo italiano di costruire, entro il termine di 10 anni, nel territorio della Repubblica una stazione radio-telefonica trasmittente, ed eventualmente — a suo insindacabile giudizio — anche altre stazioni radioelettriche, qualora ciò si reputasse necessario e conveniente; a concedere talune minori prestazioni in materia di aree ed espropri per la costruenda ferrovia.

I due Governi convenivano, inoltre, di poter prorogare o rinnovare il patto relativo all'esercizio della ferrovia, diretta o in concessione, entro il termine di due anni prima della scadenza del patto stesso.

Premesso che il Governo italiano — non so se volontariamente o inconsciamente — lasciò decadere i termini previsti per esercitare il suo diritto di costruire la stazione radio trasmittente ed altre stazioni radio-elettriche nel territorio della Repubblica, dalla Convenzione, i cui termini brevemente ma fedelmente, riassumo, emerge:

a) l'obbligo del Governo italiano di esercitare la linea per 25 anni e così sino all'11 giugno 1957, essendo l'inaugurazione della ferrovia avvenuta il 12 giugno 1932, e di conseguarla gratuitamente, alla scadenza del termine, completa negli impianti fissi, alla Repubblica. Tale obbligo, connesso alla facoltà della Repubblica di riscattare il materiale rotabile, perfeziona, a mio parere, il concetto della funzionalità della ferrovia per tutta la durata della Convenzione e la consegna di essa in normale efficienza, reca inoltre con sè, come logica conseguenza, la funzionalità del tratto corrente in territorio italiano, non essendo concepibile l'esercizio della linea a sezioni ed ostandovi la clausola obbligatoria della unicità di impianti e di gestione della ferrovia da Rimini alla capitale di San Marino;

b) l'obbligo del Governo italiano di ripristinare la linea nelle parti distrutte dalla guerra come condizione *sine qua non* per l'esecuzione dell'obbligo dell'esercizio della ferrovia per il periodo convenuto. Nè potrebbe il Governo italiano eccepire il caso di forza maggiore. Se questa, infatti, è da riconoscersi nella distruzione parziale degli impianti e in una prima fase riorganizzativa dei pubblici servizi, susseguente alla cessazione della guerra, non potrebbe essere dedotta come elemento dirimente, nemmeno come attenuante oggi, a distanza di quasi otto anni, quando la totalità delle ferrovie, grazie allo sforzo meraviglioso ed eroico del popolo e dei suoi tecnici, è stata ormai ricostituita e i pubblici servizi di trasporto incrementati in tutto il territorio nazionale e quando le stesse linee secondarie sono funzionanti: resta unica, in incomprensibile, deplorevole e riprovevole solitario abbandono, quella ferrovia che, pur se secondaria per i requisiti della sua struttura, non è la meno importante per il suo traffico. Quella ferrovia, per origine e significato, avrebbe dovuto essere collocata in primo piano sin dall'inizio della fase ricostruttiva del Paese, se la santità dei trattati non fosse, oramai, altro che ingenuità di anime semplici e fede di sorpassati, romantici sognatori. D'altra parte, lo dico per incidenza, non è questo il solo e più significativo atto di violazione degli impegni derivanti dai trattati e di oltraggio alla gelosa ed orgogliosa sovranità nazionale della piccola repubblica di San Marino di cui si è reso e ancora si rende colpevole lo Stato italiano.

Concludendo su questo primo punto, ritengo di non procurarmi l'accusa e l'onta di antinazionale, o comunque, di cattivo italiano, se onestamente dichiaro che il Governo italiano nei confronti della Repubblica di San Marino è nella condizione umiliante di parte inadempiente. E questa inadempienza sul piano morale assume un significato tanto più odioso, e quindi meno giustificabile, quanto maggiore è la differenza di statura tra le due nazioni. Sotto il profilo tecnico-finanziario, la ricostruzione degli impianti fissi della ferrovia (fortunatamente il materiale rotabile è rimasto pressochè integro) è, dicono i tecnici, problema di estrema facilità, naturalmente dal lato tecnico. Trattasi in particolare della ricostruzione della sottostazione elettrica di Dogana di San Marino, del riattamento di taluni fabbricati e di tronchi di manufatti della sede rotabile, del rifacimento della linea aerea (quanto ai fili molto rame è stato recuperato) e della rimessa in opera di un certo numero di pali tubolari, più qualche altro lavoro di minore rilievo: il tutto per un importo che, nel 1945-46, era valutato sui 60 milioni e che oggi può calcolarsi nell'ordine di qualche centinaio di milioni. È questa una somma notevole, ma non tale da far tremare il Ministero dei trasporti, nè tanto meno il suo valoroso titolare. Tale somma potrebbe essere disponibile nel solo corrente esercizio, ma io non presumo, nè chiedo tanto. Penso però, onorevole Ministro, che ella potrà fronteggiare la spesa ripartendola nel biennio 1952-54, facendo carico cioè ai due esercizi finanziari 1952-53 e 1953-54, il che praticamente verrebbe a collimare col tempo necessario alla progetta-

zione e alla esecuzione delle opere di riattivazione.

Si è prospettato di sostituire la ferrovia con una filovia. La soluzione, a mio parere, e a parere di numerosi tecnici interpellati, è da scartarsi perchè inutilizzerebbe gli impianti, i manufatti ed il materiale rotabile esistenti, i quali sono di valore ben superiore alla spesa occorrente al loro ripristino in efficienza; perchè è dubbio se una filovia possa arrampicarsi sino a San Marino, specialmente in periodo invernale; perchè una filovia è inidonea ai trasporti massivi del periodo stagionale estivo e a quello delle merci; perchè il suo esercizio sarebbe costoso forse più della ferrovia e senza offrire i corrispondenti benefici; perchè sarebbe una violazione degli articoli 1, 7, 8 della Convenzione bilaterale tra i due Stati, ove non è prevista possibilità di alternativa tra la ferrovia e un diverso sistema di trasporto, ad eccezione dell'ultimo tratto (Borgo-San Marino) per il cui superamento era consentito — se tecnicamente necessario (ma non lo fu) — l'impianto di una funicolare.

È convinzione degli esperti in materia, che oggi sarebbe possibile trovare una Società concessionaria disposta ad assumere l'esercizio della ferrovia, rimessa in condizioni di funzionalità, con sovvenzione solo parzialmente rivalutata e fors'anche in misura decrescente dopo la nuova fase iniziale d'avviamento, tenuto conto del volume del traffico notevolmente aumentato nel dopoguerra, della generale espansione del movimento viaggiatori, sia in ferrovia che nei moltiplicati trasporti di linea, dell'enorme sviluppo delle stazioni balneari della riviera romagnola. A cominciare da Rimini, infatti, tutte le stazioni balneari hanno largamente incrementato la clientela rispetto al periodo prebellico e il numero dei forestieri raggiunge e supera quello di ogni altro complesso balneare di ogni regione d'Italia.

Tale circostanza costituisce un importante elemento nettamente positivo, se si considerino la estrema mobilità delle folle turistiche che soggiornano sulle nostre spiagge (mobilità del resto naturalmente connessa al fenomeno turistico); l'afflusso, da Rimini e dagli altri centri litoranei romagnoli, di un alto numero di visitatori alla Repubblica di San Marino, in relazione al particolare fascinoso richiamo che questa esercita — oggi più di ieri — in Italia e all'estero.

Nè è da omettersi il movimento di merci che ha assunto cospicue proporzioni tra Rimini e San Marino e che risulterebbe più economico e quindi anche per questo preferibile, se fatto con vagoni agganciati — come in passato — a un normale convoglio viaggiatori.

Circa questo traffico, onorevole Ministro, e qualora ella lo desideri, le potrei inviare copia di una dettagliata e diligente relazione fatta sull'argomento dal comune di Rimini alla Camera di commercio di Forlì, in data 25 maggio ultimo scorso. Credo che le potrebbe servire per dare gli opportuni orientamenti ai tecnici, a cui è affidato lo studio di questo problema.

Sempre su questo argomento, vorrei fare osservare che molti tecnici pensano che la spesa di ripristino potrebbe essere notevolmente ridotta, qualora si potesse utilizzare la corrente trifase che serve la linea Bologna-Ancona. In questo caso, infatti, potrebbero essere eliminata la sottostazione della dogana ed effettuate sensibili economie. Comunque, se il nostro Governo, abbandonando la posizione di opposizione preconcetta ad ogni proposta, richiesta o pretesa del Governo della Repubblica di San Marino, vorrà scendere sul terreno di una fattiva e concreta discussione, io penso che sarà facile trovare una utile linea di accordo.

Penso, ad esempio, che potrebbe essere concordata una equa proroga alla durata di esercizio prevista dalla Convenzione e che potrebbe essere richiesta alla Repubblica di San Marino una giusta partecipazione alla sovvenzione da versarsi eventualmente alla Società esercente, in caso di passività dell'esercizio. Penso altresì che con la buona volontà e riconoscendo onestamente la legittimità degli altrui diritti e l'osservanza dei nostri impegni, è possibile uscire da ogni groviglio con pura coscienza e con dignità ed onore immacolati.

Ma non è arzigogolando sul significato e sulla portata degli impegni, arrampicandosi sugli specchi della casistica più assurda, o abbandonandosi a funambolismi virtuosi, ma inutili e talvolta pericolosi, di una dialettica più appariscente che sostanziale, come sta facendo il Governo italiano, che si può uscire dal groviglio al quale accennavo poc'anzi e nel

quale si impegolano i nostri rapporti con la Repubblica di San Marino. Non è affermando — come faceva il suo Dicastero, onorevole Ministro, qualche tempo fa — che la linea ha un'utilità pubblica circoscritta; che l'esercizio è passivo, che l'impegno assunto riveste la portata di liberalità, senza alcuna effettiva contropartita, che si pongono le basi per un reciproco utile superamento della stasi nella quale sono cadute le trattative tra i due Governi. Ai cavilli del suo Ministero, onorevole Ministro, si può facilmente ed esaurientemente rispondere che, secondo la Convenzione 27 marzo 1927, l'obbligo nostro di tenere in efficienza la linea fino al 1957 è categorico; che il parere sulla utilità della linea è tardivo, nonchè errato; che la linea, negli anni immediatamente precedenti la sua distruzione, era tutt'altro che passiva; che l'atto di liberalità del Governo italiano — se tale, effettivamente, fu in origine — non si ha motivo, oggi meno che mai, di ritenere superfluo. Nè sono decorose le riluttanze del Ministro del tesoro al ripristino della linea per ragioni finanziarie, giacchè queste non possono vulnerare le questioni di principio giuridico e di correttezza internazionale.

Ritengo inoltre che sia da scartarsi — e questo l'ho già affermato — la possibilità di collegare San Marino con Rimini, mediante una filovia.

Penso anche che sia opportuno affermare ancora una volta che va combattuto il travisamento della realtà che da taluna parte è stato tentato con l'asserzione unilaterale e semplicistica essere la ferrovia Rimini-San Marino un gesto di benevolenza, un *cadeau* dello Stato italiano a quello sanmarinese. A parte le considerazioni già fatte e quella che uno Stato ben di rado agisce in ordine a suggestioni sentimentali, ma decide e opera secondo criteri pratici di convenienza e di interessi diretti ed indiretti; a parte, ancora, la causa squisitamente giuridica che presiede al riattamento della ferrovia, sta di fatto che questa deve ricostruirsi per ragioni di natura economica, che sono quelle che contano (o dovrebbero contare) e che nella fattispecie riflettono non solo un interesse straniero — se veramente straniero possa tuttavia qualificarsi — ma altresì, e anche più, un interesse italiano.

Il movimento viaggiatori verso San Marino comporta il passaggio obbligato per Rimini e, quasi di regola, la sosta del turista di transito, abbinata alla sosta a San Marino. Ogni persona che si reca nella vicina Repubblica diventa, automaticamente, anche un ospite — sia pure occasionale e di un'ora — della città di Rimini, ove consuma e spende in maggiore o minore misura, ma sempre lascia una certa aliquota di denaro che va ad incrementare la economia cittadina. Quando poi si tratta di viaggiatori in comitiva, la sosta è d'obbligo. Posso aggiungere che numerosi sono coloro che, avendo possibilità finanziarie e tempo a disposizione, sostano di giorno a San Marino per scendere la sera a pernottare a Rimini, data la scarsa capacità recettiva della piccola capitale della Repubblica.

Questo fenomeno, che mai s'arresta, nel corso dell'anno raggiunge punte di intensità altissime, di migliaia e migliaia di persone al giorno, specie nella stagione balneare. I villeggianti della spiaggia di Rimini, e di tutte le altre che si distendono sul litorale della Romagna, da Marina di Ravenna a Cervia, da Cesenatico a Bellaria, da Viserba a Miramare, Riccione, Cattolica e oltre, mai concludono le loro ferie, il loro periodo di cure, senza recarsi in visita, quasi direi in pellegrinaggio, a San Marino, accedendovi per l'unica strada che si diparte da Rimini (le altre sono eccentriche e in cattive condizioni e quindi scartate dal transito turistico).

La piccola Repubblica — per la sua storia e per le sue tradizioni, per i suoi costumi, i suoi moumenti, le sue caratteristiche, il suo panorama incantevole e, infine, per quella specie di « esterofilia » che nel suo nome prestigioso muove la curiosità delle masse — costituisce un motivo di attrazione più unico che raro. È indubitato che San Marino rappresenta la più significativa e celebrata località di interesse turistico che esista nel retroterra adriatico marchigiano-romagnolo. Nel mentre polarizza, da un lato, le folle della riviera, svolge, dall'altro, una imponente azione di propaganda a favore di tutti i centri balneari della stessa riviera, ed a conferma di quanto dico, basta ricordare che tutte le *rèclames* e le attività propagandistiche dell'Ente provinciale del turismo e delle Aziende di soggiorno di Rimini abbinano

al richiamo del mare le cuspidi di San Marino.

Questa è, onorevole Ministro, la realtà delle cose! Ed è doveroso ritenere che uno dei motivi salienti del maggiore afflusso di turisti a Rimini e alla riviera in genere di Romagna, è da ricercarsi nella esistenza, quasi a ridosso del mare, dell'imponente e tipico bastione di San Marino, costituito in Stato indipendente, e, conseguentemente, che riviera e San Mirino si integrano a vicenda in un complesso turistico che la stessa vicinanza rende omogeneo, permanente e vitale, dando origini a una continuità di rapporti culturali, economici e sentimentali e ad una solidarietà di interessi, che sono inscindibili. Si può con sicurezza affermare che ogni beneficio e viceversa, ogni menomazione che si verifichi nei confronti di Rimini o dei centri della riviera romagnola o di San Marino, si ripercuote automaticamente su ambo le parti, in vantaggio o in pregiudizio, sia economico che morale.

Tali ripercussioni sono particolarmente avvertibili nei confronti di Rimini in quanto Rimini assolve anche la funzione, rispetto a San Marino, di centro di rifornimento, di smistamento e di distribuzione della massima parte dei beni di consumo e di parte di quelli strumentali. Le reciproche economie sono legate da tali e così profondi vincoli di necessità da essere sensibilissime alle rispettive oscillazioni — qualunque ne sia la causa — di produzione, cioè, di commercio o di traffico.

Accade così che un provvedimento che il Governo italiano nega o consente alla vicina Repubblica, non si esaurisce entro i suoi confini ma si ripercuote su Rimini e sugli altri centri turistici di Romagna. Nella fattispecie, i benefici o i malefici connessi al sistema delle comunicazioni con San Marino, interessano direttamente la Regione italiana di confine forse ancor più che lo Stato limitrofo. Da quanto ho fin qui affermato, onorevole Ministro, consegue che il Governo italiano, nell'esaminare il problema in argomento, non può trattarlo come avulso dagli interessi della circostante Regione italiana, ma deve considerarlo nel quadro di una solidarietà di rapporti connessi alla economia e alla topografia dell'intera zona.

In particolare formulo il voto che si tenga conto delle ripercussioni che la soluzione del problema avrà su Rimini, città fra le più martoriate d'Italia e che ha necessità di ricevere conforto ed aiuto per superare le grandi difficoltà della sua ripresa. Sotto questo profilo la ricostruzione della linea Rimini-San Marino riunirebbe in felice sintesi una duplice significazione e materiale e morale, a vantaggio di un tormentato settore di terra nazionale il cui peso non è trascurabile nella economia italiana.

Mi è stato detto che ella, onorevole Ministro, oltre che uomo di pensiero è anche e soprattutto uomo di fede e di cuore. Ebbene, io faccio appello prima al suo cuore e poi al suo intelletto affinchè l'ardore generoso di quello sappia dare a questo la forza e la parola sapiente per vincere gli ostacoli preconcetti che si oppongono alla ricostruzione della ferrovia Rimini-San Marino.

Il buon nome d'Italia non può e non deve essere posposto ad una piccola ed erronea questione di moneta. Non è sempre e solo il fattore economico che orienta la decisione di uno Stato. A volte il prestigio nazionale, più o meno bene inteso, è comunque criticabile alla luce delle opposte ideologie; a volte sono doveri o valutazioni di convenienza o di cortesia internazionale, a volte sono motivi ancora più imponderabili, che inducono a decisioni non certo economiche. Non sono, infatti, sotto il profilo economico, operazioni vantaggiose quelle che ci hanno portato ad alienare parte del terreno nazionale alla Città del Vaticano o quella che ci ha portato a dilapidare vari miliardi all'anno in Somalia; dimenticando forse che c'è qui, nel nostro stesso Paese, ancora tanta Somalia. Nei nostri rapporti con San Marino perchè non possono operare queste meravigliose considerazioni? La piccola, grande Repubblica di San Marino è stata nei secoli asilo di libertà e merita il nostro rispetto e la nostra ammirazione. Orgogliosa delle sue tradizioni e della sua italianità essa non mercanteggiò mai l'eroismo del suo popolo, affrontò serena le più generose imprese, sorda alle minacce che quelle imprese creavano per la sua indipendenza, pur di ubbidire al richiamo imperioso della solidarietà umana, della lotta contro la prepotenza persecutrice ed assassina dei tiranni e dello straniero. Indifferente ai mortali pericoli cui si esponeva e alle responsabilità innumeri che affrontava dal giugno all'ottobre del 1944 diede

asilo ad 80 mila profughi e ad innumeri perseguitati di tutta l'Italia. Quale è la ricompensa che le offriamo per tanti sacrifici e per tanta gloria? Meglio non parlarne.

San Marino non mendica: avrebbe diritto di esigere, ma chiede ed attende. A lei, onorevole Ministro, la parola serena, decisiva e risolutrice. (*Applausi dalla sinistra*).

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

DONATI. Anche la mia lontana Brescia, onorevole Presidente, eccellente Ministro, onorevoli colleghi, ha le sue buone ragioni per far sentire la sua voce in questo ampio dibattito sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti. La prima di queste ragioni è di far conoscere al Paese, dirò meglio, a quegli italiani che non viaggiano, il primato che essa detiene, per la sua stazione ferroviaria che è la più vecchia, la più insufficiente, la più brutta e la più sporca di tutte le stazioni ferroviarie del territorio nazionale. (*Commenti*). Amanti dell'antico si può essere, ma purchè l'antico sia funzionale. Mantenere in piedi questa stazione che non ha mezzi necessari per proteggere il materiale rotabile trattenuto per intere giornate canicolari sotto il sole così che i disgraziati viaggiatori serali sono costretti a entrare alla sera in vetture dove la temperatura concentrata è di 50 o 60 gradi, non mi pare una cosa più oltre sopportabile. Eppure questa è la verità. Mancano del tutto le pensiline. Ho ascoltato l'onorevole Marconcini che si è lagnato dello stato in cui viene mantenuta la stazione di Susa e la stazione centrale di Torino. Egli ha detto che si è costretti a scendere e salire da treni in arrivo e in partenza fuori delle pensiline. A Brescia non ne abbiamo una, non un sottopassaggio per cui la incolumità dei viaggiatori è in continuo gravissimo pericolo. La stazione è tenuta in uno stato veramente compassionevole non per colpa del personale del luogo che si sforza in ogni modo per farsi onore, ma è certo che le condizioni in cui la medesima si trova sono miserande e compassionevoli. Lasciate che vi ricordi un piccolo episodio capitato a me. Recentemente protestavo verso l'incaricata del servizio di pulizia per lo stato indecoroso in cui veniva tenuta la sala d'aspetto di prima classe dove c'erano i lini che non si capiva più se fossero bianchi o di qualche altro colore. Mi fu risposto che non si potevano cambiare perchè la dotazione della biancheria avviene una volta al mese od ogni due mesi, per cui se entrasse un sudicione all'indomani del ricambio i lini sporchi devono restare fino alla scadenza del termine per il rinnovo. Ora è doveroso per me far sentire la voce dei Bresciani dal momento che autorevoli colleghi hanno qui posto in rilievo le necessità delle proprie località. Ma io un'altra lagnanza devo qui avanzare relativamente agli orari e alle coincidenze che sono scombinati, illogici, mortificanti, ed iniqui. Ci sono treni in arrivo e in partenza che non concordano tra di loro, servizi di treni secondari, di tranvie, di autobus, che non coincidono e comunque che creano disagi enormi al pubblico più povero che deve e può servirsi solo delle ferrovie. Basti considerare che per coprire il breve tratto che separa Brescia dalla stazione di Salsomaggiore, e che dista 70-75 chilometri, i viaggiatori quasi tutti dei sofferenti o dei minorati fisici, devono fare 3-4 trasbordi con le loro valigie, uno a Brescia, uno a Cremona, uno a Fidenza, per arrivare poi finalmente a Salsomaggiore ove vanno a cercare il ristoro alla propria salute. Non c'è una vettura che faccia un servizio diretto da Brescia sino a Salso e questi poveri viaggiatori devono cambiare continuamente treno, scendere, percorrere sottopassaggi dove ci sono e correre a prendere l'altro treno, carichi di borse, valigie, colli e sporte.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Spero che non vorrà la direttissima Brescia-Salsomaggiore perchè non sarebbe una cosa ragionevole.

DONATI. Domando soltanto un po' di comodità quale è consentita anche per altre Regioni, meno importanti, del nostro Paese. Nel mese di febbraio è stato tenuto un congresso, presso la stazione di soggiorno di Gardone, non so da chi organizzato ...

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Dal Ministro dei trasporti.

DONATI. ... per le aziende delle grandi linee turistiche e di navigazione, circa il coordinamento degli orari e la istituzione di nuovi servizi di linea. Io non so di chi sia la responsabilità diretta e se si debba attribuire a carenza di regia o a scarsa considerazione dell'importanza dell'istituto parlamentare, ma a questo convegno, che è durato una diecina di giorni e a cui hanno partecipato molti funzionari con le rispettive signore, aperto e chiuso con serata di

gala, i parlamentari locali rappresentanti legittimi di quel povero popolo che dovrebbe essere il destinatario di questi servizi, non sono stati invitati e non hanno potuto far sentire la loro voce ...

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Ma se il suo collega bresciano ha parlato nella seduta inaugurale!

DONATI. Onorevole Ministro, io, poichè ho la fortuna o la sfortuna di avere il mio alloggio nei pressi della stazione, avevo saputo indirettamente che alle ore 9 di quella domenicale mattina sarebbe passato da Brescia il Ministro dei trasporti, mi sono portato tra le autorità locali politiche, militari e turistiche a ossequiarlo e ho avuto da parte del Ministro un bel sorriso che mi ha fatto tanto piacere, e mi ha ripagato a dismisura di quel piccolo sacrificio, ma nessuno ha detto a chi in questo momento ha l'onore di parlare a questo alto Consesso: vieni anche tu che puoi avere qualcosa di utile da dire a questo convegno. Chi di noi non ha quel minimo di competenza che serve in materia a farci formulare i suggerimenti più opportuni, concreti nella fissazione degli orari ferroviari in ordine alle aspirazioni delle popolazioni locali? Potrei leggere alcuni articoli di giornali che reclamano l'intervento dei rappresentanti politici in questa discussione, ma non lo faccio perchè non voglio abusare della pazienza vostra, onorevoli colleghi. E perchè non si pensi che i rappresentanti politici sono responsabili, per così dire, di reo silenzio oppure di tacita connivenza con aziende di servizi di trasporti gommati i quali dal canto loro costituiscono, bisogna riconoscerlo, una grande comodità in quanto suppliscono alla deficienza dei servizi ferroviari, proprio per questo ho ritenuto mio dovere inderogabile intervenire in questo dibattito.

Brescia che si trova al centro di una rosa di città operose, importanti e belle, quali Bergamo, Trento, Verona, Parma, Padova, Mantova, Cremona e anche Milano, potrebbe avere delle comunicazioni, le distanze non superano i 60, i 70 e gli 80 chilometri, con automotrici senza orario fisso, che di ora in ora vanno, e s'incrociano per soddisfare all'interesse di milioni di cittadini. E passiamo ad altro argomento perchè vedo che l'orologio cammina e ho promesso al Presidente che sarei stato brevissimo.

Un'altra ragione di lagnanza dei cittadini italiani che viaggiano, è costituita dai prezzi delle tariffe praticate nei ristoranti delle stazioni ferroviarie. Non si irrida alla pochezza, diciamo, alla modestia dell'argomento: esso sarà di natura marginale, siamo d'accordo, ma mi si lasci rilevare come in questi ristoranti e caffetterie, dove le tariffe dovrebbero essere controllate preventivamente dall'amministrazione ferroviaria, i prezzi sono eccessivi, per non dire ingordi. Ho constatato per esempio, che a sorbire una piccola tazza di caffè con latte, quella piccola bevanda che si chiama comunemente « cappuccino » costituito da fondigli o colaticci di caffè e di cui molte volte non si riesce a individuarne nè il colore nè il sapore e da qualche cucchiaio di sciacquatura di una bottiglia di latte, con pochi grammi di zucchero, il tutto dal prezzo intrinseco di non più di 6-7 lire: questa modestissima pozione servita al tavolo vien fatta pagare la non irrisoria somma di lire 100. Oggi sono costretti a consumare nei ristoranti delle stazioni non più solo il nababbo o il sardanapalo come un tempo, ma anche i viaggiatori poveri che per lavoro, ragioni di salute, di affari o anche solo familiari sono incalzati e sospinti dal vorticoso movimento della società attuale.

Questo sistema di cose (non vi è necessità di rilevarlo), queste tariffe che sono ingiustificabili, diventano del tutto diffamatorie e denigratorie della stessa cooperazione, quando praticate da gestioni associate, senza dire che fanno perdere il credito a tutto il nostro Paese e prima ancora alla stessa Amministrazione ferroviaria soprattutto sotto il riflesso turistico internazionale. Ma un'altra domanda mi permetto di rivolgerle, onorevole Ministro: quando si deciderà l'Amministrazione ferroviaria a fare qualche cosa per quanto riguarda il servizio degli agenti che sono costretti non so se per amore al simbolismo o per ipocrisia a vigilare i cancelletti di ingresso ai binari? Tutte le volte che li vedo io mi domando se sono lì per tenere indietro quelli che devono entrare o quelli che devono uscire! A nessun serio ed efficace controllo essi possono servire. I viaggiatori galeotti, i frodatori, quelli che vogliono entrare o uscire a loro comodo senza biglietto lo possono

sempre e non c'è nessuno che li trattenga. Non servono dunque questi agenti se non a creare ingorghi e a far perdere il treno a qualche disgraziato viaggiatore che sovente, come me, si trova costretto all'ultimo minuto a raggiungere il treno in partenza. Non si potrebbe abolire dunque questo servizio? In Svizzera si entra e si esce liberamente dalle stazioni; vi saranno altri controlli, non ne dubito, sarà forse più rigido il controllo sulle vetture. Vediamo, comunque, di prendere un provvedimento che agevoli la speditezza dei servizi anche in questo settore senza pregiudizio — tuttavia — del personale che potrebbe essere assorbito in altri incarichi più utili e redditizi per l'azienda ferroviaria.

CORBELLINI. A Roma si spendono 300.000 lire al giorno per questi servizi.

DONATI. Sono lieto di sapere che il senatore Corbellini sia d'accordo con me, l'innovazione, pertanto, darebbe anche cospicui vantaggi di bilancio.

Ora un'altra proposta, eccellente e simpatico Ministro: provvediamo finalmente al definitivo rastrellamento delle carcasse, delle carrozze, dei vagoni, delle locomotive che disastrati nell'ultima guerra, ancora adesso sono disseminati su binari morti, simulacri depressivi per gli italiani e per gli stranieri. Dia disposizioni perchè in brevissimo tempo si tolgano dalla vista del pubblico e siano utilizzati nel modo migliore questi relitti che non ricordano certo tempi molto allegri del nostro recente passato.

Altra ragione di intervento su cui non mi fermerò molto — ho promesso che avrei parlato a tempo di rapido — è l'elettrificazione della linea Milano-Brescia-Venezia. Su ciò hanno parlato molto autorevolmente ed efficacemente egregi colleghi, ma poichè sono convinto della verità dell'ammaestramento *repetita juvant* mi permetto di aggiungere una parola. Tra i punti estremi di Torino e Venezia, vi è Brescia al centro, che reclama questo provvedimento già formalmente promesso e la cui realizzazione è indilazionabile: i bresciani sono molto grati al Ministro dei trasporti perchè pare che veramente ormai stia per metterlo in cantiere questo problema e si adoperi per avvicinare il giorno in cui si inizieranno le opere esecutive. Ma mi si consenta, infine, di fare presente anche un'altra aspirazione non tanto e soltanto di Brescia quanto di un comprensorio di importanti regioni dal Brennero fino a Genova. In altri tempi si è discusso — ero bambino io quando già se ne parlava — di una certa linea che avrebbe dovuto collegare il Brennero e Trento con Genova. Noi dobbiamo sollevare le troppo congestionate e vecchie linee che sono percorse dagli stranieri che vengono dal Nord in Italia. Vogliamo aprire una nuova linea, dare una nuova possibilità alle correnti dei turisti e degli uomini di affari internazionali dell'Europa centrale e settentrionale? Gli amici di Verona protesteranno perchè io vorrei pregare il Ministro di tener presente la necessità di fare un raccordo fra Trento e Brescia che non passi da Verona ma passi da Domegliara. Protesteranno altre città che non saranno toccate da questa linea, protesterà probabilmente anche Milano, ma se finalmente collegheremo l'Alto Adige e il Trentino con Genova, via Brescia, Crema, Lodi e Pavia, costituiremo sicuramente un'arteria nuova che non mancherà di portare il suo benefico influsso in tutta l'attività economica italiana.

Ho iniziato con le lamentele ed ho finito con dei suggerimenti di più ampio respiro. Desidero che i colleghi e soprattutto il Ministro non vogliano farsi un giudizio poco favorevole sulle intenzioni che mi hanno animato in questo brevissimo intervento. Desidero che si persuadano tutti che io non ho avuto in animo altro che di contribuire con modestissimi rilievi, e con opportuni suggerimenti a che la nostra Amministrazione ferroviaria sviluppi e migliori le sue possibilità e i suoi servizi che sono un potentissimo strumento di benessere, di progresso, di cultura e di civiltà per il popolo italiano e per tutta l'Europa. (*Vivi applausi dal centro e dalla destra. Congratulazioni*).

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

SACCO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, pochi minuti mi basteranno per dare al Ministro dei trasporti, non dico suggerimenti, ma alcuni ricordi. Quasi tutti coloro che parlano sul bilancio dei Trasporti lamentano qualche cosa e raccomandano al Ministro problemi urgentissimi; si resta, quindi, un pochino sconcertati, perchè per tutti i pro-

blemi vi ha sempre una graduatoria di urgenza e di gravità. Io dovrei rallegrarmi, come altri hanno fatto, dei provvedimenti che in queti ultimi anni sono intervenuti a risolvere alcuni di tali problemi, ma non quelli che più da vicino mi interessano. L'onorevole Marconcini, altro piemontese, ha trattato da par suo problemi che riguardano in modo particolare le comunicazioni di Torino e dell'Italia con la Francia, ma abbiamo altre comunicazioni fra il Piemonte e la Riviera di Ponente che hanno altrettanto importanza. È singolare questo fatto. Si direbbe che uno spirito maligno impedisca all'Amministrazione ferroviaria di prendere in considerazione quei problemi e questo da anni e anni, nonostante le reiterate promesse e le assicurazioni così dimenticate da arrivare a sorprendere. Ricordo che nell'autunno 1948 fu data assicurazione scritta dal Ministro del tempo che erano imminenti i lavori per lo scavo della galleria fra Garessio ed Imperia; perchè, impediti di completare la ferrovia fra Cuneo e Nizza per le ragioni più volte esposte e per quelle che si tacciono, la galleria fra Garessio ed Imperia fu dichiarata assolutamente necessaria per il traffico fra l'Italia settentrionale e la Riviera di ponente, la Francia meridionale e la Spagna. Ci si assicurò che nell'autunno del 1948 erano imminenti i lavori, ma sono ancora da incominciare, anzi si affievolisce la speranza di vederli un giorno iniziati.

Quando i tedeschi abbandonarono l'Italia, abbandonarono sulla linea ferroviaria da Carmagnola a Ceva le rotaie del secondo binario divelte ma non asportate. Fu data assicurazione che il secondo binario di questa importantissima linea di comunicazione sarebbe stato ripristinato; invece un brutto giorno abbiamo visto le rotaie asportate dall'Amministrazione ferroviaria. Ci si dà ora nuovamente assicurazione del ripristino del secondo binario; prendo atto di questa affermazione, onorevole Ministro, con molto piacere, ma di affermazioni del genere ne abbiamo avute tante e così reiterate da consentirmi un lievissimo dubbio fino a tanto che non vedrò collocare il primo tratto di rotaia. Ed è singolare che una linea come quella percorrente il mio Collegio, che è il più ricco di rappresentanti parlamentari che abbia l'Italia (a cominciare dal Presidente della Repubblica per passare al Vice Presidente del Senato onorevole Bertone, al senatore Fazio, a chi ha l'onore di parlare a questa Assemblea e ad altri due senatori oltre due o tre deputati) abbia una simile sorte. La gente dice: già, voi andate in macchina e non vi curate della ferrovia e questa che è la più disgraziata linea ferroviaria, (*Commenti del senatore Vaccaro*) che voi dite di curare con tanta insistenza è rimasta come era otto anni fa.

L'onorevole Donati ha accennato agli scheletri di vetture ferroviarie che deturpano il paesaggio. Onorevole Malvestiti, io mi sono permesso, come presidente della Commissione provinciale cuneese di tutela delle bellezze naturali e panoramiche, di spedire recentemente una lettera al Ministro dei trasporti pregandolo di rimuovere questi seicento scheletri, disseminati nelle più belle stazioni della provincia di Cuneo e che deturpano in modo così urtante, da destare l'indignazione, il panorama di quelle Prealpi. Tre anni or sono interrogavo il Ministro dei trasporti per sapere se non era possibile rimuovere quei rottami, mi fu risposto che ogni anno, 25 di quei vagoni sarebbero andati alla ricostruzione, cosicchè nel 1957 sarebbe stato finalmente rimosso quello sconcio spettacolo. Ma non si è ancora cominciato. Quando le officine di Savigliano si chiusero, alcuni operai molto provetti si costituirono in cooperativa e offrirono al Ministero l'opera loro, alle condizioni che il Ministero stesso avesse voluto dettare per ricuperare e consegnare tutto questo materiale ferroso, con tutte le garanzie necessarie. Ora, abbiamo tanto discusso per il Piano Schuman, dei rottami di metallo, così indispensabili all'Italia; quei rottami, che appartengono allo Stato, sono ora preda di tutti i ladri che vogliono servirsene, e rimangono sulle rotaie a deturpare il paesaggio, fino a tanto che i furti non li abbiano fatti sparire.

Ancora un punto e chiudo. Recentemente, nella 10ª Commissione permanente del lavoro ci siamo occupati della prevenzione degli infortuni: un settore così diverso pare che non possa interessare questa discussione. Pure, mi permetto, onorevole Ministro, di dare un suggerimento. Questo: se voi fate attenzione, la maggior parte degli investimenti da parte di treni ferroviari accade sui passaggi a livello.

Nel regolamento ferroviario — che è molto antico — non è prevista una sollecitudine che dovrebbe essere usata e per la quale sarebbe sufficiente una vostra disposizione di servizio, che salverebbe molte vite umane. Un casello o una fermata si trova fra due stazioni, servite queste e quelli dal telefono. Nel regolamento non è detto che quando parte un treno dalla stazione prossimiore, il casello o lo fermata abbia l'avviso telefonico che il treno è partito. Ed allora cosa succede? Poichè il casellante ha l'obbligo di tenere il passaggio a livello chiuso fino a che il treno è passato, e purtroppo, specialmente per i treni merci, non si rispetta l'orario, succede che i passaggi a livello rimangono chiusi per ore, e la gente non può passare, se il casellante osserva il regolamento. Il casellante si fa parte diligente e domanda al capo stazione della stazione più vicina, a che ora passerà il treno in quel giorno. Gli si risponde che sarà avvertito, ma poi ciò non è fatto, perchè il regolamento non lo prescrive, ed avvengono gli investimenti. (*Interruzione del senatore Corbellini*). Onorevole Ministro, se lei vuole accertarsi della verità di questo fatto non ha che a vedere le statistiche degli investimenti che avvengono sui passaggi a livello e vedrà che la causa è da ricercarsi proprio in questa omissione che, se fosse commessa da una ditta privata, sarebbe punita assai severamente. Il casellante andrà in galera reo di delitto colposo, per aver commesso infrazione al regolamento, ma quando il casellante vede la gente accumularsi al di qua e al di là dei cancelli, per ore, è umano ch'egli non osservi il regolamento. Ci vorrebbe così poco ad avvertirlo con una telefonata, ed allora l'attesa della gente e dei veicoli che fanno ressa sarebbe solo di 5 o 10 minuti. Ecco perchè, onorevole Minitro, con un piccolo accorgimento si potrebbero evitare omicidi e disastri molto numerosi. Ho mantenuto l'impegno di essere brevissimo. (*Applausi dal centro*).

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

MERLIN ANGELINA, *Segretario*:

« Il Senato invita il Governo a considerare la speciale situazione della provincia di Pesaro-Urbino che non è servita in modo utile e serio se non che dal tratto della linea di grande traffico Milano-Lecce, mentre gli altri tronconi ferroviari rimangono inerti e passivi sino a quando non siano ripristinati nella loro interezza e nel loro scopo, e pertanto a provvedere di conseguenza; invita altresì il Governo a dare esecuzione alle reiterate promesse di ricostruire e far funzionare la piccola ferrovia Rimini-San Marino ».

PRESIDENTE. Il senatore Filippini ha facoltà di parlare.

FILIPPINI. Signor Presidente, mi permetto di chiedere all'onorevole Ministro, non di avere materialmente sott'occhio la carta geografica della provincia di Pesaro-Urbino, ma di richiamarsela alla memoria, il che gli sarà estremamente facile. Egli vedrà allora che la provincia di Pesaro-Urbino è molto vasta, una delle provincie più vaste d'Italia: e mi darà atto che d'altro canto è servita utilmente soltanto da 40 chilometri della linea Milano-Lecce. Solo 40 chilometri nel tratto litoraneo sono effettivamente troppo pochi. Intendiamoci, rappresentano sempre qualcosa, ed io non intendo mettermi qui in gara con chicchessia per avere il primato del pessimismo e del malcontento. Riconosco che le esigenze del problema ferroviario non sono di carattere esclusivamente locale, sono complesse e di carattere generale; però, a mio avviso, se il traffico viene aumentato in una singola località questo serve per aumentarlo anche nella località e nella regione vicina, e in definitiva è sempre vero il proverbio che dice che tutte le strade conducono a Roma. Ho accennato che la linea Milano-Lecce, dopo Cattolica di Romagna, tocca nella mia provincia Pesaro e Fano e l'altra piccolissima stazione di Marotta, e basta: essa costituisce veramente una grande arteria, ma anche l'arteria non ha una vita notevole se non è a sua volta alimentata da un certo sistema venoso comunicante, quello che può essere formato precisamente dalle ferrovie che attraversano e percorrono il territorio intero della provincia. Noi questo sistema venoso lo avevamo. Avevamo una ferrovia che da Fano arrivava ad Urbino, ferrovia che a seguito dei danni bellici si è ridotta ad un piccolo troncone da Fano a Fossombrone, e pertanto

non raggiunge lo scopo, perchè in effetti una tale ferrovia doveva per lo meno arrivare alla nobile città di Urbino, che dovrebbe essere visitata da tutti i cittadini italiani e anche dagli stranieri, così come essi fanno numerosissimi, ma senza le comodità che possono essere date da una ferrovia e servendosi a mala pena di mezzi automobilistici e delle solite corriere. Avevamo dunque una via di comunicazione che, ora così com'è, in effetti il Ministro mi potrà dire, e potrà anche essere rispondente alla verità, che non soddisfa e che addirittura è passiva. Avevamo un piccolo tronco della ferrovia Rimini-Nuova Feltria che attraversa la provincia di Pesaro solo per una piccolissima parte, tronco che fu ricostruito per iniziativa del personale ferroviario; poi è intervenuto il Governo, e debbo una lode all'onorevole D'Aragona se è stato condotto a termine; però si tratta di una piccola ferrovia e, per giunta, a scartamento ridotto. Infine avevamo la ferrovia Fabriano-Sant'Arcangelo che doveva dirigersi nell'alto Monte Feltro e doveva andare a ricongiungersi sulla linea Bologna-Ancona precisamente alla stazione di Sant'Arcangelo. Non vale la pena di ricordare ai colleghi che questa linea era stata progettata dal generale Corvetto e aveva scopi di carattere militare. Cessati questi scopi, avrebbe dovuto servire alle esigenze di quella parte grandissima della provincia di Pesaro e Urbino che è l'alto Monte Feltro. Ma non se ne è fatto più nulla. Ora io non ho la pretesa di chiedere in questo momento al Governo, al Ministro dei trasporti, che il progetto così com'era allora sia oggi ripreso. Però se la ferrovia non si fa, se non si continua — e mi rivolgo ancora al Ministro dei trasporti ed in occasione più propizia mi rivolgerò anche al Ministro dei lavori pubblici — in questo caso bisognerà fare quanto meno una strada che unisca la parte alta della provincia e la ricongiunga al centro della provincia, a Pesaro, ad Urbino; altrimenti quella zona non ha ragione di appartenere alla provincia di Pesaro-Urbino perchè gravita tutta sulla parte del riminese e del cesenate. Qualcosa bisogna fare; il problema, come lo propongo, non è più di carattere locale ma, starei per dire, diventa addirittura di carattere generale. Se le ferrovie sono troppo costose e non rispondono alle esigenze moderne, specialmente se si tratta di piccole ferrovie, allora si provveda a fare delle filovie o delle grandi strade di comunicazione in modo che si possa andare incontro ai bisogni e alle esigenze delle popolazioni. Non vorrei che rimanendo nella perplessità se fare una cosa o farne un'altra si finisca col non fare nè l'una nè l'altra, il che mi sembra sarebbe la politica ferroviaria peggiore che possa essere attuata o dal Governo attuale o da qualsiasi altro Governo. Non vorrei che si ripetesse il medesimo caso che si è verificato per la famosa ferrovia Rimini-San Marino riguardo alla quale in quest'Aula io sto udendo voci concordi che vengono da ogni parte dell'Assemblea. Anche allora, onorevole Ministro, quando il Dicastero dei trasporti era presieduto dal senatore Corbellini, si disse: perchè ripristinare la ferrovia da Rimini a San Marino? Facciamo una cosa più moderna, facciamo una filovia; e l'onorevole Corbellini fece seguire alle sue promesse anche qualcosa di pratico, perchè fece un esperimento di filovia: ne risultò che il trasporto per i passeggeri poteva andar bene, ma non altrettanto avveniva per il trasporto delle merci. Ed allora mi domando: per la Rimini-San Marino è stata abbandonata l'idea della filovia? Se l'abbiamo abbandonata definitivamente, allora ritorniamo alla risoluzione del problema della ferrovia. Che cosa c'è che si oppone in concreto alla risoluzione del problema in questo senso? Ragioni di carattere tecnico, ragioni di carattere finanziario, ragioni di altra natura? Io non voglio in questo momento esaminarle tutte. So che il materiale per ripristinare la piccola ferrovia da Rimini a San Marino c'è, che le gallerie non sono cadute, che si trattera di ricostruire qualche ponte, che naturalmente la spesa iniziale potrà essere abbastanza rilevante, per quanto anche 300 milioni non mi pare che rappresentino una cifra eccessiva. Potrà anche darsi che la spesa di esercizio sia piuttosto notevole ed immagino che, per esempio, durante i mesi dell'inverno, dato che a San Marino è stata anche proibita la casa da gioco, l'esercizio in questo periodo potrà non render molto; ma è certo che durante i mesi estivi una ferrovia, quale esisteva, renderà moltissimo poichè non servirà solo alla piccola Repubblica di San Marino, servirà in genere alle città

vicine di Rimini, di Pesaro, della Romagna, delle Marche, servirà al turismo e non soltanto al turismo nazionale ma anche al turismo internazionale.

Quindi sotto questo punto di vista il problema una volta posto può essere risolto.

C'è di mezzo una questione di carattere politico? Diciamo senz'altro la verità: indubbiamente i rapporti tra la piccola Repubblica di San Marino e la Repubblica italiana sono stati in questi ultimi tempi un po' tesi, ma penso che diplomaticamente un problema di questo genere può essere facilmente superato. Non ho mancato di dire apertamente agli amici della Repubblica di San Marino di non mettersi in testa di esagerare e di esasperare il senso di sovranità dello Stato in un momento storico come l'attuale, in cui anche le grandi Nazioni cercano di diminuire, di attenuare le singole sovranità; ma dico nello stesso momento al Governo italiano che se questa piccola Repubblica vuole essere mantenuta in vita, e deve essere mantenuta in vita perchè soprattutto rappresenta una tradizione di libertà e di indipendenza di fronte al mondo intero, allora è necessario che il Governo italiano dimostri di essere superiore, di essere più signorile; è necessario che esso vada incontro alle esigenze e ai bisogni della piccola Repubblica di San Marino; e questa sarà l'unica maniera perchè in effetti le questioni aspre, gli attriti che esistono in questo momento tra un piccolo Stato e l'altro grande Stato possano essere eliminati e la dura, lunga questione di San Marino possa essere finalmente risolta.

Badate, onorevole Ministro, che promesse ne sono state fatte tante: non c'è stato alcuno al vostro posto che abbia osato dire: no, non dobbiamo ripristinare questa ferrovia. Chi ha creduto di risolvere il problema in una data maniera e chi ha creduto di risolverlo in un'altra, ma nessuno ha detto di no. Mi pare allora che sia tempo di smetterla con il sistema degli ordini del giorno che il Ministro accetta come raccomandazioni.

L'Assemblea non una volta, ma più volte, ha desiderato questa ferrovia sotto tutti i punti di vista, per le esigenze del turismo, per il bisogno di quelle regioni, per le ragioni giuridiche esposte poc'anzi da altri oratori, per gli impegni presi che debbono essere mantenuti; e perciò è tempo ormai che questi ordini del giorno cessino di essere considerati semplici aspirazioni che possono cadere nella noncuranza e nel dimenticatoio. È tempo che il voto dell'Assemblea venga tradotto in atto; e questo sarà molto giusto e molto onorevole per il rispetto dovuto ai voti dell'Assemblea ed anche per risolvere il problema che sta a cuore a tutti gli italiani. (*Applausi dal centro*).

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

MERLIN ANGELINA, *Segretario*:

« Il Senato invita il Governo a voler promuovere le necessarie provvidenze, occorrendo anche in sede legislativa, per disporre un piano organico di esecuzione dei lavori di elettrificazione dei diversi tronchi delle ferrovie di Stato, impegnandolo, nella esecuzione di detto piano, a rispettare l'ordine di elencazione predisposto ».

PRESIDENTE. Il senatore Gavina ha facoltà di parlare.

GAVINA. Signor Presidente, onorevole Ministro, mi sono deciso all'ultimo momento ad intervenire brevissimamente; ma, anche se non mi fossi deciso, l'ultimo intervento testè fatto dal collega Filippini avrebbe dato ragione all'opportunità del mio intervento di natura pratica. Cioè si è detto: basta con gli ordini del giorno, basta con le raccomandazioni; ed io sono partito da un presupposto, quello della discussione fatta qui in Aula lo scorso anno sul bilancio dei trasporti, presupposto il quale mi richiama alla memoria l'ordine del giorno accettato come raccomandazione, e in parte eseguìto, dal Ministro di allora, onorevole Campilli. Il rilievo fatto dal collega Filippini, che mi ha preceduto, io potrei precisarlo anche con altri termini. In fondo, onorevole Ministro, noi assistiamo, quando discutiamo il bilancio dei Trasporti, un po' all'arrembaggio alla nave governativa: tutti vogliono, tutti chiedono e ad essi si risponde che si farà il possibile. Probabilmente, poi, l'ultimo che parla crede di aver risolto il problema e chi ha parlato prima — come è capitato a me l'anno scorso — crede di essere distanziato se non ripete le stesse cose.

Allora, onorevoli colleghi, l'ordine del giorno che io presento è raccomandabile alla vostra attenzione ed anche alla vostra approvazione. In esso che cosa si dice? Io parto dal presupposto che, allorquando un piano di lavori è prestabilito, esso deve essere rispettato.

Fissiamo questa norma, finiamola con le raccomandazioni, con le accettazioni per compiacenza, diciamo che il Ministero deve predisporre un piano specialmente per la elettrificazione delle ferrovie e, quando questo piano sarà precisato, si potrà pretendere dal Ministero l'impegno per la sua esecuzione, rispettando la elencazione predisposta.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Predisposta dagli organi tecnici del Ministero?

GAVINA. A questo proposito mi rimetto completamente a lei e ai suoi competenti, onorevole Ministro: a me interessa la sostanza, e ve ne spiegherò la ragione.

Se voi andate a rivedere la discussione avvenuta nell'Aula lo scorso anno sul bilancio dei trasporti, voi trovate a pagina 25372 del resoconto il mio ordine del giorno col quale chiedevo di voler provvedere alla elettrificazione della linea Voghera-Piacenza a complemento dell'anello ferroviario Voghera-Piacenza, Milano-Voghera. Invito il Governo — dicevo l'anno scorso — a voler provvedere agli stanziamenti necessari per il prossimo bilancio 1952-53. Sono qui oggi, alla data di appuntamento: non avrei parlato se ci fosse stato il presupposto che questo impegno è stato assolto. Invitavo poi il Ministro a voler provvedere a lavori di manutenzione per la stazione di Stradella. Do atto al Ministro stesso che, anche per interessamento del Direttore generale, per la stazione di Stradella si è finalmente disposto per l'esecuzione di quei lavori di complemento che fino dal 1940 erano stati iniziati e minacciavano di essere dimenticati. Per la sistemazione della linea, i lavori invece sono già compiuti e manca la messa in opera della elettrificazione. A pagina 25223 il Ministro Campilli diceva: « l'ordine del giorno Gavina posso accettarlo come raccomandazione, perchè ho già detto nella mia risposta quali saranno le linee da elettrificarsi in una prossima programmazione ». Più in là, sempre nel resoconto stenografico, si legge: « Gavina. Accetterei in pieno il concetto del Ministro per quanto riguarda la prima parte del mio ordine del giorno, avendo io stesso fissato il bilancio 1952-53; per tale prima parte, quindi, la raccomandazione vale in pieno ». Il ministro Campilli rispondeva: « Prendo impegno di esaminare personalmente la questione e di vedere se è possibile inserirla nel piano di elettrificazione che sarà completato nel programma dei 170 miliardi ». Gavina replicava: « Dichiaro di prendere atto dell'assicurazione e pertanto non insisto nell'ordine del giorno ».

Ora siamo ai margini di ottenere il finanziamento dei 170 miliardi, siamo ai margini di veder mantenuto l'impegno prima assunto che nel bilancio attuale sarebbe inserita la spesa per la messa in esercizio di una linea elettrica i cui lavori di sistemazione sono stati iniziati fino dal 1940, siamo al punto di veder mantenuta la promessa fatta che subito dopo la Milano-Venezia sarebbe venuta la Piacenza-Voghera; anche se personalmente, nonostante la priorità di tempo della Piacenza-Voghera, riconoscevo e riconfermo essere opportuno fare precedere nei lavori di quest'ultima la Milano-Venezia. Ma — ammesso e riconosciuto tutto ciò — io insisto nel chiedere che quello che era l'impegno preso ieri venga mantenuto oggi.

È importante il tratto Voghera? Unite la Torino-Alessandria-Voghera-Piacenza alla Piacenza-Bologna-Roma, unite la Milano-Genova-Voghera in un anello circolare senza essere obbligati ad interrompere ed a far perdere 10 minuti di manovre per il cambio della trazione: non insisto oltre, se, come mi pare, il Ministro concorda e dà segni di consenso. E se lei, onorevole Ministro, entrerà in questo ordine di idee, faccio presente la necessità — più che la opportunità — che una volta elettrificata la linea Piacenza-Voghera si provveda ad elettrificare altresì i 12 chilometri che uniscono Broni a Bressana Bottarone allacciando così la Genova-Milano alla linea Voghera-Piacenza, cosicchè tutto sarebbe completato ed elettrificato automaticamente e senza ulteriori spese, anche la Stradella-Pavia-Milano.

Ora, onorevoli colleghi, per superare qualsiasi campanilismo il mio ordine del giorno tende a fissare un punto cardinale pei nostri lavori! E cioè quando sia stato fatto un pro-

gramma, accettato dagli organi competenti, rispettiamolo e così risparmieremo del tempo anche a tutti noi, perchè non sentiremo più ripetere e chiedere sempre le stesse cose: sapremo infatti che dopo il primo punto verrà il secondo e dopo il secondo il terzo e così di seguito con assoluta certezza ed imparzialità.

Penso che il mio intervento non sia stato inutile e spero che l'onorevole Ministro vorrà accogliere il mio ordine del giorno tendente ad una normalizzazione, e confermare, intanto, le assicurazioni da me richieste lo scorso anno e ripetute pei lavori ai quali ho particolarmente accennato. (*Approvazioni*).

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

Presidenza
del Vice Presidente ALBERTI ANTONIO

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

PANETTI, *relatore*. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, io vengo ultimo ad esprimere più che altro delle impressioni generali sulla politica dei trasporti in relazione col piano di previsione delle spese che li riguardano poichè non e mio compito rispondere alle richieste tassative, precise ed incalzanti di miglioramenti regionali delle comunicazioni ferroviarie che da tante parti sono venute, non avendo gli elementi di giudizio nè le direttive dei prossimi sviluppi che solo il Ministro possiede. Però dal complesso degli interventi ai quali ho attentamente assistito, credo avere imparato qualcosa di nuovo rispetto alle notizie raccolte quando ebbi dal Presidente della 7ª Commissione l'ambìto incarico di redigere la relazione ufficiale.

Non mi fermo a fare l'elenco degli interventi che ho registrato per mio orientamento, ma rilevo subito che dall'insieme di essi risulta in quale misura le ferrovie stanno a cuore di tutto il popolo italiano che è qui rappresentato dai senatori, esponenti politici delle diverse regioni: interesse vivissimo, anche se da molte parti, espresso quasi con sdegno per le realizzazioni ancora insufficienti in alcuni tronchi ferroviari, descritti come mucchi di rottami o di anticaglie sorpassate.

Questi sfoghi oratori, spiegabili con la massima che si critica più aspramente ciò che più si ama, suscitano nella mia coscienza di tecnico una reazione, poichè sono proprio le ferrovie quelle che hanno iniziato il ringiovanimento della vecchia meccanica, continuato dall'automobilismo e perfezionato dall'aviazione: e un sentimento di ammirazione ci coglie pensando alla finissima tecnica delle centrali che potenziano quegli splendidi treni che corrono a 120 chilometri all'ora, sospinti dall'energia elettrica che procede da stazioni di conversione, nelle quali non ci sono più organi in movimento ma soltanto vasi contenenti vapori rarefatti di mercurio, in cui si registra la tensione di griglia per variare i rapporti di velocità e di frequenza, coi quali l'energia si trasmette.

Attaccamento quasi feroce alle ferrovie, al punto che io potrei fare l'elenco degli interventi, constatando che non ce n'è uno che non abbia domandato tassativamente o la ricostruzione, o la costruzione nuova, o il completamento o l'ammodernamento realizzabile con la trazione elettrica di qualche tronco ferroviario; nessuno che abbia ammesso la possibilità di soddisfare alle esigenze formulate con altri mezzi di trasporto, diversi da quello ferroviario. Devo correggermi poichè uno c'è stato di fatto, ma è l'eccezione che conferma la regola: il senatore Filippini, infatti, parlando della vessata questione del tronco ferroviario da Rimini a San Marino, ammise che lo si possa realizzare con un efficiente servizio di automezzi sulla bella strada ordinaria che unisce i due centri. Ma questa constatazione di una predilezione esagerata (se non la si subordina alle circostanze) per questo mezzo di trazione, che formò l'orgoglio dei nostri padri (quelli meno anziani di me potranno parlare dei nonni) mi lascia molto incerto circa l'efficacia della legge sull'ammodernamento, che fra breve dovremo discutere di fronte al disposto dell'ultimo comma dell'articolo primo, il quale subordina l'annullamento di un tronco ferroviario alla approvazione parlamentare, anche quando tecnicamente esso tronco risulti economicamente insanabile. Possiamo di fatto essere sicuri *a priori* che nessun disegno di legge di

questo genere raggiungerà purtroppo la approvazione parlamentare. (*Approvazioni*). Ho detto purtroppo, poichè senza qualche temperamento nella interpretazione della legge, qualsiasi rudere di ferrovia in concessione sarà sicuro della sua sopravvivenza, a meno che non si intenda che la trasformazione di una ferrovia in un autoservizio, soddisfacente a tutte le esigenze del traffico, non è la distruzione della ferrovia e quindi non esige l'atto legislativo citato.

Agli insegnamenti scaturiti dai numerosi interventi di questi tre giorni devo, per conto mio, associare quelli che ho dedotto leggendo il testo definitivo del discorso che il Ministro dei trasporti ha pronunciato il 4 giugno ultimo scorso, alla Camera dei deputati, discorso che ha avuto una risonanza plebiscitaria in questa sede, poichè tutti abbiamo riconosciuto che c'è un contenuto di praticità ed una visione chiara del fenomeno complesso di rivalità e di concorrenza dei due sistemi fondamentali di trazione; e c'è pure la affermazione sommamente assennata di cercare la risoluzione con un procedimento differenziato da caso a caso.

Sono idee che io pure ho espresso nella mia relazione, anche prima di conoscere esattamente la enunciazione che di essa aveva fatto il Ministro pochissimi giorni prima della data che mi fu prescritta per la consegna del mio manoscritto.

Aggiungo però che c'è un tipo di trasporto sul quale si può emettere un giudizio assoluto: un giudizio di condanna incondizionata ed è quello delle tranvie extra urbane con binario nella sede stradale comune.

Invero, la strada è oggi salita a tale importanza che l'occuparla permanentemente con un binario che ne danneggia la consistenza e ne intralcia il traffico è ormai un non senso, che l'ammodernamento già avvenuto per iniziativa dei concessionari stessi conferma nel modo più brillante. Di fatto circa 3.700 chilometri di queste tranvie extra urbane, senza sacrificio finanziario dello Stato, si sono trasformate in filovie o in autotrasporti che le hanno quasi completamente sostituite nell'Italia settentrionale e che purtroppo non sono con uguale larghezza realizzate nelle altre parti, specialmente nella Sardegna. Ma questa differenza regionale è conseguenza del diverso livello economico che fa sentire la sua influenza proprio in modo singolarmente accentuato sui problemi del trasporto.

L'iniziativa privata, ove il livello economico è basso, non si sente di fatto incoraggiata ad affrontare le spese di un ammodernamento, perchè il traffico deficiente non dà fiducia di compensi al sacrificio finanziario occorrente: e questa inesorabile legge economica è il più grave inciampo al cammino che dobbiamo percorrere. Appunto per questo la legge dell'ammodernamento prevede nelle sovvenzioni statali due limiti fondamentalmente diversi: quello di un milione e 400.000 lire per chilometro di ferrovia concessa e potenziata nell'Italia meridionale e nelle isole e quello di 600.000 lire, dopo il primo triennio di avviamento, per l'Italia settentrionale.

Ho parlato del discorso del nostro Ministro, ed ho segnalato il senso di praticità a cui si ispira, ed a proposito di queste differenziazioni nei criteri di ammodernamento parmi opportuno addirittura citarlo testualmente: « La diversità geomorfologica delle varie regioni, le loro differenti strutture economiche, la diversa densità della popolazione sono fattori che contribuiscono ad atteggiare in aspetti sostanzialmente diversi i rapporti fra i vari sistemi di trazione, creando conseguentemente problemi specifici, la cui soluzione richiede l'adozione di criteri particolari piuttosto che quella di princìpi generali ».

Secondo questi concetti con molto minore autorità io mi ero orientato quando ebbi occasione, nella relazione da me stesa, di elencare le più importanti linee in concessione per dare l'idea della loro diversità di carattere, così, dalle calabro-lucane alle sicule, alle sarde, alla centrale umbra, per le quali sarebbe assurdo dettare norme di potenziamento e sistemi di trazione omogenei per potenziarle, per coordinarle con le linee statali.

Per sottolineare particolarmente le possibilità di potenziamento di una di queste reti sceglierò quelle della Sardegna, che credo doveroso porre in particolare evidenza. Posso del resto farlo perchè non appartengo a quella regione, ma comprendo le ragioni di speciale gravità che ne impongono il riassetto, e mi sembra che per esse sia da suggerire un maggiore sviluppo della rete statale, per farne il fulcro e la base alle ramificazioni esercite in

concessione ferroviaria o automobilistica secondo la natura del tracciato.

Tutta questa varietà di problemi io pure concludevo doversi affrontare non con dei criteri uniformi, ma sulla base di studi speciali di tecnici competenti nell'argomento, che hanno vissuto o vivono nelle regioni che si tratta di potenziare con un miglioramento dei mezzi di trasporto. Nessuno meglio di loro può farlo e al Ministro non mancano i tecnici di valore, che possono documentarlo, anche senza l'appoggio di un Consiglio superiore.

Personalmente, come ingegnere, credo che la attività individuale sia più feconda e sopra tutto più pronta di quella delle grandi assemblee — perdonatemi la espressione un po' cruda di questo pensiero — (*commenti; approvazioni*), bene inteso la documentazione del tecnico deve essere vagliata dall'uomo politico capace di una larga visione sintetica del fenomeno, ma libero di preoccupazioni regionali particolaristiche. Tutta questa serie di studi realizzatori dovrà poi essere inquadrata in un piano in cui l'urgenza delle sistemazioni sia chiaramente classificata.

Riusciremo così ad alleggerire l'attuale carico del Tesoro di circa 2 milioni per chilometro di ferrovia concessa? Si tratta di 5.800 chilometri e la possibilità di una risoluzione integrale dipende dalla misura nella quale il potenziamento sarà deciso e dalla praticità di un finanziamento fondato sui risparmi futuri, sotto il quale punto di vista il piano mi sembra ottimistico, anche ammettendo che i fondi disponibili per le ricostruzioni possano offrire un buon avviamento.

Tutto dipende però dalla possibilità di sostituire un certo numero di ferrovie con autolinee non richiedenti speciali sovvenzioni, e su questo punto l'opinione pubblica non è molto bene orientata, come ebbi già occasione di constatare, sebbene le realizzazioni degli autotrasporti progrediscano di anno in anno con un crescendo di promesse e di capacità realizzatrici che sarebbe inopportuno non riconoscere. Il Ministro ha allegato alla sua lucida relazione un grafico che mette a confronto il movimento delle Ferrovie dello Stato, quello delle ferrovie in concessione e quello delle autolinee extra-urbane con delle figurine dimostrative del volume del movimento dei viaggiatori e delle merci; io mi soffermo a considerarlo specialmente nel paragone che esso permette di stabilire fra l'intensità del traffico sulle ferrovie dello Stato e quello degli autotrasporti.

Per ciò che riguarda la capacità del traffico merci in tonnellate-chilometro questo quadro non è aggiornato. Manca di fatto il dato relativo al trasporto delle merci nel 1950. Potrà darsi, che tale omissione sia dovuta alla organizzazione che ha fatto il rilevamento statistico, collocando osservatori lungo le vie col compito dei rilievi poichè essa non aveva mezzo di accertare il carico merci trasportato dagli autoveicoli transitanti sulle strade se non con apprezzamenti arbitrari; potrà anche darsi per non impressionare il pubblico... coi risultati insospettati or sono pochi anni. Forse il Ministro ci darà qualche elemento più preciso in proposito. Sta il fatto che, mentre il numero delle persone trasportate dalle ferrovie dello Stato raggiunge i 21 miliardi di viaggiatori chilometro nel 1952, conservando ancora un predominio indiscutibile sugli autotrasporti che raggiungono solo gli 8 miliardi e mezzo con un rapporto di 2 a 5, il volume delle merci, quale risulta per gli automezzi dagli elementi raccolti dall'E.A.M., sarebbe prossimamente lo stesso di quello delle ferrovie che negli ultimi esercizi segna un flesso. Di fatto, contro 11 miliardi e mezzo di tonnellate chilometro trasportate dalle ferrovie, abbiamo circa 10 miliardi di tonnellate chilometro trasportate dai mezzi automobilistici sulle sole grandi strade di comunicazione.

Dunque, pareggio dei due mezzi. Ma l'analisi che io ho tentato di stabilire nella mia relazione sulla potenzialità di movimento delle strade suddette, e per esse su quella che segna il maggior traffico: la via Emilia nei suoi due magnifici tronchi Milano-Parma e Parma-Bologna, giunge a risultati sulla cui precisione non giuro affatto, ma come orientamento possono avere un certo valore e segnalano una potenzialità decupla di uno dei nostri più efficienti tronchi ferroviari: il tronco Roma-Formia.

Ora, in tesi economica, il primato del trasporto viaggiatori passa in seconda linea rispetto a quello del trasporto merci. Vorrei essere crudelmente sincero a questo riguardo. La potenza e la regolarità del trasporto merci sono l'indice più importante del progresso economico e produttivo di una Nazione.

Il trasporto viaggiatori può essere esaltato da attività turistiche, dalle manifestazioni festaiole o dal desiderio di uno svago che è certo fra i più nobili, ma che non porta contributo alla produzione e non ne è una conseguenza. Nella grande marcia delle Nazioni che lottano per acquistare il primato nel campo economico il trasporto merci è il trasporto principe, nel quale devono cercare la loro valorizzazione tutte le forze produttrici per distribuire il risultato del loro lavoro. Dico questo perchè noi siamo alla vigilia della affermazione di una nuova formidabile attività rimasta per ora latente. I giornali tecnico-economici ci dicono che una parola d'ordine è corsa nella Germania: la Germania ritorna ad essere quella che è stata, e noi ne sentiremo la concorrenza in tutti i settori.

Di fatti noi dobbiamo constatare un rapido aumento nella produzione e nell'esportazione germanica accompagnato da una energica rivalutazione della moneta tedesca, che sta per pareggiare la moneta svizzera, fatto il debito rapporto tra il franco e il marco. Ora è bene che teniamo presenti questi fenomeni valorizzando i nostri porti con efficaci ed economici mezzi di trasporto verso l'*hinterland* europeo. L'automobilismo potenziato da grandi vie di comunicazione transalpine deve servirci a questo scopo.

Ancora una volta devo riconoscere il merito del Ministro, il quale non si è accontentato di dire: consideriamo i trasporti automobilistici e cerchiamo di stabilirne il coordinamento con quelli ferroviari, ma ha pensato al modo di realizzare questo coordinamento. Ed anche qui permettetemi che io faccia citazioni precise delle sue programmazioni, alle quali mi permetterò di far seguire qualche idea personale che non implica affatto il pensiero della Commissione.

Il Ministro, per la disciplina degli autotrasporti, ha segnalato quattro punti fondamentali.

Anzitutto la creazione di stazioni, come luogo di attesa e concreta tangibile rappresentazione del nuovo mezzo di trasporto, dei suoi punti fondamentali di sosta e di incrocio, dotati di telefoni, di rifornitori di benzina, e, per quelli di maggiore importanza, di piccole officine di riparazione.

In secondo luogo la istituzione e la divulgazione degli orari, ciò che implica impegni ben precisi da parte dei concessionari, studio delle coincidenze con le ferrovie e fra le autolinee stesse in concorrenza o meglio, in coordinamento di servizi.

In terzo luogo una più efficace vigilanza della autorità concedente sanzionata da penalità per le inosservanze.

In quarto luogo unificazione dei biglietti di passaggio o delle ricevute di trasporto fra esercenti i medesimi tronchi ovvero tronchi capaci reciprocamente di integrarsi sopra più lunghi tragitti.

Questi provvedimenti mirano ad escludere il passaggio a porte chiuse, che si effettua quando un concessionario, per servire una determinata regione, favorendone i trasporti verso un centro di grande importanza, percorre col suo automezzo un tratto già dato in concessione ad altra Società che ne ha il privilegio, e quindi impedisce al nuovo esercente di accogliere lungo esso tratto viaggiatori.

Vincolo economicamente e socialmente svantaggioso, perchè priva il pubblico di fruire di orari più frequenti e nei periodi di traffico meno intenso costringe gli automezzi a viaggiare con carico ridotto.

Ora noi dobbiamo preoccuparci di entrambi i punti di vista sotto i quali il passaggio a porte chiuse costituisce una perdita: il servizio pubblico in primo luogo e le conseguenze economiche in secondo luogo.

A proposito del problema economico, ho sentito con molto interesse ciò che ha detto il collega Piscitelli invocando le direttive del liberismo più assoluto. Egli dice: lasciate la massima libertà alla concorrenza; essa risanerà tutti i mali provocando il fallimento delle iniziative sbagliate permettendo la sopravvivenza ai soli sani e bene diretti. Egli prevede che, lasciando libera iniziativa agli accorti imprenditori, essi si porteranno verso le zone depresse non servite da ferrovie, mentre l'esperimento prova il contrario, poichè le domande di concessione si moltiplicano proprio nelle regioni di grande attività industriali già largamente servite dalle ferrovie come la Lombardia. Inoltre, a parere mio, dimentica che la concorrenza il più delle volte si risolve in una lotta del più potente contro

il piccolo intesa a porlo fuori combattimento abbassando le tariffe fino ad imporsi temporaneamente perdite che quest'ultimo non può sopportare. A questo stato critico ci andiamo di fatto avvicinando, perchè il movimento automobilistico che si è venuto delineando, è stato un movimento di avventurieri. Vi sono stati degli assuntori che hanno iniziato e continuano il loro esercizio con la sola collaborazione dei vari membri della famiglia, sottraendosi ai gravi oneri dell'assicurazione sociale. Il padre, il figlio, la ragazza attendevano ai vari lavori come conduttore, come ricevitore delle merci, come distributrice dei biglietti e potevano vivere anche in condizioni di apparente deficienza nel confronto fra la spesa e gli incassi. Ma, naturalmente, uno qualsiasi di questi organismi deboli e nascenti è esposto al predominio del forte già installato, e per conseguenza il liberismo più assoluto ci condurrebbe ad un monopolio del più potente, che un giorno potrebbe anche dettare la sua volontà allo Stato perchè giunto in possesso esclusivo dei mezzi insostituibili per i trasporti: sia dei viaggiatori sia delle merci, e fatto sicuro da una larga clientela della conquista del mercato.

Quindi, pur avendo seguìto con la massima attenzione la bella e logica esposizione del senatore Piscitelli, temo che la linea di condotta che egli ha tracciato sia meno idonea a condurci ad un soddisfacente avvenire.

Ma sorge subito il problema: con quali mezzi la costruzione delle stazioni, la unificazione e divulgazione degli orari, il coordinamento delle concessioni fra di loro e con la rete ferroviaria di Stato possono essere attuati?

Dico subito: non con la statizzazione degli autotrasporti, poichè penso con spavento alle infinite complicazioni, alle spese senza fine che un'organizzazione statale incontrerebbe se dovesse non solo controllare ma organizzare, amministrare e dirigere un mezzo polverizzato come quello degli autotrasporti.

Come realizzare adunque questo nuovo servizio? Come muovere i primi passi su questa via che dovrebbe condurci al coordinamento tra ferrovia e trasporto, dando a ciascuno dei due mezzi lo sviluppo del compito più adatto alla sua caratteristica e quindi avvantaggiando l'utente? Il Ministro ha segnalato come organi attivi per affrontare le spese di impianto e di esercizio, regionalmente centralizzato, società per azioni il cui capitale sia interamente sottoscritto da enti controllati dallo Stato. Il senatore Giambattista Rizzo ha fatto una obiezione: un'organizzazione di questa natura si troverebbe già in difficoltà anche davanti al problema iniziale di acquistare i terreni necessari alla sistemazione delle stazioni e delle officine e magazzini valendosi della legge per la espropriazione di pubblica utilità, perchè, egli ha detto: solo un ente morale, può ottenerne la applicazione.

Io mi inchino davanti alla competenza del senatore Rizzo; ma penso che una soluzione della difficoltà non sia impossibile. Mi domando ancora però: questo Ente per azioni, sorvegliato dallo Stato, che avrebbe il compito di trovare i mezzi finnziari occorrenti al potenziamento degli autotrasporti, come sarebbe coordinato con le Ferrovie dello Stato? Quale sarebbe la sua mole? Quali i limiti del suo campo di azione? Credo convenga anche in questo indirizzo procedere per gradi, cominciando da enti regionali, poichè di solito sono di natura regionale gli aggruppamenti che sono venuti creandosi. La storia delle concessioni di autotrasporti si è sviluppata ovunque allo stesso modo. Si comincia a dire: esistono centri non serviti dalla ferrovia, creiamo un mezzo automobilistico che trasporti i viaggiatori e le merci dai suddetti centri alla stazione ferroviaria più vicina. Sanissimo criterio. Ma una volta imbarcato il viaggiatore o la merce sull'automezzo si dice: perchè fare scalo alla prima stazione? Portiamo viaggiatori e merci al capolinea, al grande centro, che è la mèta verso cui tendono lavoratori, studenti od impiegati, che preferiranno molto non cambiare il mezzo di trasporto lungo tutto il percorso che devono coprire. E così sono nati e si sono sviluppati questi trasporti affluenti per linee convergenti dai piccoli verso i grandi centri in concorrenza con le Ferrovie.

Io mi domando: non si potrebbe pensare a Consorzi regionali fra le ferrovie e gli autotrasportatori che controllassero la attività di questi affluenti, li dotassero dei mezzi di uso comune, coordinassero i loro orari d'accordo con quelli ferroviari, togliessero l'assurdo del per-

corso di tronchi a porte chiuse, e disponessero di una cassa comune per tacitare diritti acquisiti o condizioni particolarmente svantaggiose di esercizio e che pure giova stabilizzare nell'interesse del viaggiatore?

Consorzi, adunque, di cui facciano parte come organi associati gli stessi esercenti e lo stesso Compartimento ferroviario, che ora sembrano rivali inconciliabili, ma che pure devono riconoscere il vantaggio di un accordo che crei stazioni, officine di riparazione e regolarità di servizi, ai quali separatamente non potrebbero aspirare.

Naturalmente qui si possono seguire vie diverse, e l'esempio di quanto succede all'estero può ammaestrarci. Così la Svizzera, ha approvato norme vincolative per i viaggiatori e non per le merci; altri che le avevano adottate, vi hanno rinunziato. Ancora una volta mi pare particolarmente raccomandabile il suggerimento del Ministro: procediamo per via di esperimento, cominciamo dalle regioni che meglio rispondono; promuoviamo qualche struttura di saggio. È stato citato qualche esperimento fatto in prossimità di Napoli orientato verso questo sistema. Proviamo se esso risponda alle esigenze che si vogliono soddisfare e continuiamo a studiare. E ripeto una citazione del discorso del Ministro: pensare e discutere non vuol dire non agire: qualche volta vuol dire agire su vie di assaggio che permettono la scoperta delle vie veramente migliori.

E passo ad un altro argomento: quello della trazione elettrica, magnifica realizzazione della tecnica moderna.

Se ascoltiamo i voti espressi da tanti di noi nell'interesse delle varie regioni, dovremmo concludere che quella è il toccasana di tutti i mali della trazione ferroviaria. Io vorrei essere un po' meno ottimista o almeno un po' meno esclusivista. È certo che, se istituiamo il confronto fra gli sviluppi chilometrici dei tronchi percorsi a trazione elettrica — 5.000 chilometri circa — rispetto allo sviluppo totale della nostra rete — 16.000 chilometri circa — e osserviamo che ai 5.000 chilometri corrispondono, nello stato di previsione della spesa, 5 miliardi per la fornitura di energia , mentre agli altri 11.000 chilometri — il doppio — corrisponde una spesa di circa 14 miliardi per acquisto di carbone (lasciamo da parte la nafta) dovremmo concludere subito che la trazione elettrica è, anche dal punto di vista economico, la soluzione ideale del problema. Ma il male è che quando parliamo di bilancio ferroviario — e il senatore Marconcini ha detto che io sono un po' ingenuo in questo settore — dimentichiamo le spese di ammortamento.

Ora non vi ha dubbio che, sotto questo punto di vista, la immensa rete dei conduttori aerei che la trazione elettrica impone ha un peso per chilometro di binario e per ogni unità di stazione assai prevalente.

Di questa dimenticanza, che dà ai bilanci delle Ferrovie dello Stato un valore semplicemente indicativo, paghiamo il fio con provvedimenti eccezionali di rinnovamento del materiale mobile, di riparazioni all'armamento, che andranno aumentando di peso con l'invecchiarsi delle costruzioni nuove, o rifatte a nuovo.

D'altra parte non si può dimenticare la vecchia critica che la candela di sego può fare alla brillante lampadina elettrica: non ho bisogno di fili, io faccio da sola, in ogni caso ed ovunque sono capace di funzionare; tu no perchè, se la tua centrale subisce un guasto, ovvero se la rete di distribuzione viene interrotta perdi ogni capacità di illuminare ed il locomotore ogni capacità di trainare il treno.

Ora il complesso apparato della trazione elettricità è più facilmente vulnerabile in caso di guerra.

CORBELLINI. E se non arriva il carbone?

PANETTI, *relatore*. Il carbone si può immagazzinare ed è meno suscettibile di offese nemiche. Ma io volevo soltanto dire che la grandiosa struttura richiesta dalla trazione elettrica, è pienamente giustificabile soltanto per linee di grande traffico e che sul suo minore costo di esercizio, oltre alle conseguenze della dimenticanza della voce degli ammortamenti nei bilanci ferroviari, ha peso il basso costo dell'energia elettrica inscritto fra le spese del piano di previsione: circa lire 3,30 per chilovattora. (*Interruzione del senatore Genco*). L'impianto del Larderello che contribuisce a mantenere così bassa la media non ha potenzialità indefinitamente aumentabili. Ampliando la rete elettrificata si dovrà procurare l'energia da altre fonti ed il costo medio salirà sensibilmente aumentato.

D'altro lato se l'Azienda ferroviaria è nel vero senso della parola una azienda per quale ragione lo Stato deve cederle l'energia al solo prezzo di costo: non potrà mai lo Stato guadagnare qualcosa con le sue iniziative? Mi faccio la stessa domanda per l'A.G.I.P. e per l'esito fortunato (meritatamente fortunato del resto) della sua brillante iniziativa del metano. Ma se l'energia elettrica concessa alle Ferrovie dello Stato venisse conteggiata al prezzo corrente, sia pure limitato per l'importanza della fornitura e la continuità del consumo, le conclusioni sarebbero sensibilmente diverse. Nè dobbiamo dimenticare che l'energia elettrica è troppo preziosa per tante industrie, e che non sempre le precipitazioni idriche sono così generose come lo furono nell'ultimo esercizio, mentre negli anni passati gli utenti hanno dovuto subire limitazioni: e che la richiesta cresce continuamente. Non dimentichiamo che il costo dell'unità di potenza è in continuo aumento, perchè le nuove centrali sono economicamente meno vantaggiose delle antiche; e che, per sopperire alla richiesta di energia, sono in costruzione grandiose centrali termiche ausiliarie.

Elettrifichiamo pure, ma non accorciamo troppo i tempi della trasformazione. Bisogna fare in modo che la fornitura delle nuove unità sia possibile con macchine costruite dalla industria nazionale. L'entusiasmo per questi magnifici gruppi che ci vengono dall'America, turbine a vapore con elevatissimo rendimento e fortissime pressioni del vapore, è temperato dal rincrescimento di non avere pronte le nostre industrie specializzate per assumerne esse stesse la fabbricazione. Bisogna che la nostra tecnica si rinforzi e sia lei a darci gli elementi costruttivi, perciò occorre un programma di progressi armonizzato nell'interesse supremo della economia del Paese.

Diamo ad essa il tempo di rinforzarsi armonicamente, senza improvvisazioni, alle quali possono tener dietro arresti perturbatori. È verissimo che i mezzi di trasporto sono un fattore del progresso, ma a sua volta il livello economico nazionale è quello che rende fecondi i sacrifici fatti nel settore dei trasporti, poichè col movimento delle merci e dei viaggiatori aumenta il loro reddito. Si tratta cioè di una mutua collaborazione di due elementi del progresso che preparano l'avvenire. Abbiamo fiducia in questo avvenire e affermiamola altamente anche in questa circostanza. (*Vivissimi applausi dal centro e dalla destra. Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato alla prossima seduta.

Per lo svolgimento di una interpellanza e di una interrogazione.

PALERMO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PALERMO. Onorevole Presidente, ieri ho presentato un'interpellanza e un'interrogazione con richiesta di urgenza. La Presidenza ha invitato il Ministro di grazia e giustizia ad informarne i Ministri competenti.

Domando se il Presidente del Consiglio e il Ministro della pubblica istruzione, ai quali sono rispettivamente rivolte l'interpellanza e l'interrogazione, abbiano fatto sapere in quale giorno potranno rispondere.

PRESIDENTE. Alla Presidenza non è ancora pervenuta tale comunicazione. Prego l'onorevole Malvestiti di sollecitarla.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Me ne farò premura, onorevole Presidente.

Annunzio di interrogazioni.

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

MERLIN ANGELINA, *Segretario*:

Al Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere quali provvedimenti intenda prendere a favore degli agricoltori gravemente danneggiati da grandinate distruttive in provincia di Udine (2108).

FANTONI, GORTANI, PIETRA, TOMÈ, PIEMONTE.

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

All'Alto Commissario per il turismo, per conoscere come sono stati distribuiti nelle varie provincie italiane gli stanziamenti previsti dalle seguenti disposizioni legislative: decreto le-

gislativo 29 maggio 1946, n. 452, decreto legislativo 9 aprile 1948, n. 399, legge 29 luglio 1949, n. 481, distinguendo per ognuna delle succitate disposizioni i mutui dai contributi a fondo perduto e specificando i nominativi ai quali sono state fatte le assegnazioni con i relativi importi concessi (2334).

TISSI.

Al Ministro delle finanze, per sapere se non ritenga possibile snellire e accelerare le pratiche per la perequazione delle pensioni. Poichè la perequazione fu stabilita essendosi riconosciute inadeguate al mutato potere d'acquisto della moneta le pensioni originarie, dovrebbe essere impegno dell'Amministrazione corrispondere, con procedura rapidissima, ai pensionati il beneficio stabilito.

Invece, persino nei casi più pietosi, di pensioni minime, come quelle delle operaie dei Monopoli, si verificano ritardi veramente inesplicabili.

Citato il caso tipico dell'operaia di Torino Mina Irma in Lacchia, dei Monopoli di Stato, titolare del libretto di pensione diretta 597088, da circa un anno il sottoscritto continua a sollecitare la definizione di questa modestissima pratica. Invano. Essa resta tuttora arenata alla Corte dei conti che non si sa quale contabilità complicata debba applicare per portare un semplice aumento su una pensione già precedentemente istruita e regolarmente corrisposta.

Non pare eccessivo reclamare un po' di umana considerazione per i bisogni, più urgenti e indifferibili dei più umili collaboratori dell'Amministrazione statale (2335).

MOMIGLIANO.

PRESIDENTE. Il Senato si riunirà nuovamente in seduta pubblica domani, venerdì 4 luglio, alle ore 10, 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 ad 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. Ordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale (1747-*Urgenza*).

8. 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*).

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

10. Sistemazione della previdenza marinara (2242).

11. Fissazione di nuovi termini per la presentazione di domande di contributi per la costruzione di serbatoi, laghi artificiali e nuovi impianti idroelettrici in Sicilia e in

Sardegna e modifica dell'articolo 5, punto I, della legge 31 ottobre 1951, n. 1116 (2306).

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

13. 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).

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

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. MICELLI 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 20,30).

Dott. CARLO DE ALBERTI
Direttore generale dell'Ufficio Resoconti