

DCCLXXXVII.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI SABATO 27 OTTOBRE 1951

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE LEONE

INDICE

	PAG.
Commemorazione dell'ex deputato Umberto Grilli:	
CHIARAMELLO	32577
SCOTTI ALESSANDRO	32578
MALVESTITI, <i>Ministro dei trasporti</i>	32578
PRESIDENTE	32578
Congedi	32577
Disegno di legge (Presentazione)	32592
Disegno di legge (Seguito della discussione):	
Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1951-52. (2082)	32578
PRESIDENTE	32578, 32596, 32597, 32609
IMPERIALE	32578
JERVOLINO ANGELO RAFFAELE	32583
PETRUCCI	32592
COVELLI	32598
TROISI	32603
SALERNO	32605
CAVALLI	32607
FODERARO	32609
VOCINO	32612

La seduta comincia alle 9,30.

FABRIANI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta antimeridiana di ieri.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Bovetti, De' Cocci, Lombardi Colini Pia, Lucifredi e Palenzona.

(I congedi sono concessi).

Commemorazione dell'ex deputato Umberto Grilli.

CHIARAMELLO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CHIARAMELLO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ieri, in Asti, improvvisamente è deceduto l'onorevole avvocato Umberto Grilli, già deputato per la XXV legislatura e, dopo la liberazione, all'Assemblea Costituente.

Nato a Volterra nel 1882, entrò, studente diciottenne, nel partito socialista. Fondò e diresse, ventenne, il settimanale *Il Martello* nella sua Volterra e successivamente, appena laureato, a Grosseto il battagliero organo della Maremma *Il Risveglio*. Fu consigliere comunale di Massa Marittima, di Piombino, di Grosseto; consigliere provinciale e presidente del consiglio provinciale di Grosseto; già candidato politico nelle elezioni del 1913 nei collegi di Scanzano e di Viscopisano; nel 1919 fu eletto deputato per il collegio di Siena, Arezzo, Grosseto. Partecipò ai lavori della Camera come membro di importanti Commissioni, e presentò sino da allora un chiaro ed organico progetto per la riforma della legge sugli infortuni del lavoro.

Nel 1921 subì le prime violenze fasciste, tanto che ebbe lo studio e la sua abitazione distrutti. Avvocato e penalista principe, allievo prediletto di Enrico Ferri della scuola positivista, difese in processi clamorosi le vittime politiche sia nella sua Toscana, come in numerose altre regioni d'Italia; tanto che nel 1924 dovette abbandonare definitivamente la sua città e trasferirsi ad Asti, ove continuò, presso lo studio di un altro grande deputato ed avvocato socialista, l'onorevole Annibale Vigna, la sua professione e

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

la sua fede politica. Denunciato al tribunale speciale, sorvegliato, perseguitato, alla liberazione ebbe cariche nella sua nuova città d'adozione, quale consigliere comunale, e successivamente quale preside della provincia, ed in altre numerose pubbliche amministrazioni. Eletto nel 1946 deputato alla Costituente per il collegio Cuneo-Asti-Alessandria, partecipò da pari suo ad importanti discussioni, continuando ad occuparsi sino a qualche tempo fa sia della vita del partito che di quella amministrativa e professionale.

In questo ultimo periodo, stanco, dopo una vita di lavoro e di lotta, conscio del dovere compiuto da italiano e da fedele milite dell'idea socialista democratica, si era ritirato quasi per riposare, per poi riprendere nuove battaglie e nuove lotte.

È scomparso improvvisamente fra il compianto unanime della sua nuova terra piemontese e della sua vecchia terra toscana, che non aveva mai dimenticato e che nostalgicamente sempre ricordava.

SCOTTI ALESSANDRO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCOTTI ALESSANDRO. Apprendo solo in questo momento la morte dell'onorevole Grilli al quale ero legato da sentimenti di amicizia e di simpatia. Mi associo pertanto alle parole pronunciate dall'onorevole Chiaromonte, che ricordano l'onorevole Grilli, il quale fu collega del compianto mio fratello Giacomo nella legislatura prefascista. Fuggito perché perseguitato, dalla sua Toscana, sostituiti in Asti l'indimenticabile onorevole Vigna svolgendo nella tradizione democratica socialista l'opera sua a favore delle classi popolari.

Esprimo le mie sincere condoglianze alla famiglia ed al partito socialista per la perdita di quest'uomo che ha sempre lavorato a beneficio del popolo artigiano ed onorò con l'opera sua la mia provincia, di cui fu per vari anni preside.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Il Governo si associa al compianto per la morte dell'onorevole Grilli che appartenne alla generazione che difese la libertà durante il fascismo. Egli ha partecipato dopo la liberazione ai lavori della Costituente e ha con noi collaborato per preparare un'Italia migliore.

PRESIDENTE. Credo di interpretare i sentimenti di tutta l'Assemblea aderendo alle nobili espressioni di compianto pronunciate

in ricordo del nostro ex collega Umberto Grilli, che appartenne alla XXV legislatura e che noi più giovani ricordiamo soprattutto come attivo partecipante ai lavori dell'Assemblea Costituente. Mando un saluto alla sua memoria, e alla sua famiglia il nostro compianto commosso. (*Segni di generale consentimento*).

Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei trasporti.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio del Ministero dei trasporti.

È iscritto a parlare l'onorevole Capacchione. Poiché non è presente, s'intende che vi abbia rinunciato.

È iscritto a parlare l'onorevole Imperiale. Ne ha facoltà.

IMPERIALE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ritengo superfluo insistere sul fatto che oggi esiste una certa crisi nei trasporti ferroviari, e che detta crisi non è localizzata soltanto al nostro paese, ma ormai investe tutti i paesi d'Europa, ed è giunta a tal punto da preoccupare non solo i competenti, ma anche gli uomini politici e gli studiosi.

La guerra, insomma, in questa particolare branca dell'attività umana, ha sollevato una tale copia di problemi che oggi, a distanza di ben cinque anni dalla fine della seconda guerra mondiale, non si sono ancora trovate misure soddisfacenti per la sua soluzione, almeno per i fenomeni più allarmanti.

È ormai di dominio pubblico che la maggioranza delle ferrovie europee vive in regime di disavanzo, e che detto disavanzo, ripercuotendosi sul bilancio dei vari Stati, ha creato un vero senso di allarme.

In tutto il mondo — ripeto — il problema è allo studio ma, salvo palliativi, non si sono ancora trovate le misure adeguate e soddisfacenti, anche perché — bisogna dire la verità — molte volte queste misure non si sono volute trovare o non si sono volute adottare.

Nel nostro paese la situazione si presenta più grave che altrove, per due ragioni essenziali. Prima di tutto perché noi abbiamo avuto una distruzione nel patrimonio ferroviario, quale non l'ha avuta alcun altro paese di Europa, e poi anche perché abbiamo avuto un aumento indiscriminato nel patrimonio automobilistico, come del resto lo hanno avuto tutti gli altri paesi.

Ho qui alcuni dati che mi vengono forniti dalla rivista *Strada e motore* edita a cura dell'A. N. F. I. A. A., che ci fa sapere che in

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

Italia si sono venduti, nel 1931, 20 mila veicoli, nel 1938, 46 mila, nel 1949, 66 mila, e più di 100 mila nel 1950, il che sta a significare che nel 1950, rispetto al 1930, abbiamo avuto il 500 per cento di aumento nella produzione degli autoveicoli.

Bisogna però convenire che nel nostro paese la situazione si presenta più grave che altrove, anche per la cattiva politica che spesso si è seguita.

Due problemi occorre risolvere: il coordinamento dei vari mezzi di trasporto, e la ricostruzione e l'ammodernamento delle ferrovie.

Ritengo superfluo avvertire che questi due problemi sono interdipendenti nel senso che l'uno va visto sempre in funzione dell'altro.

Esaminiamo quale è stata la politica governativa nei confronti di questi due problemi.

Per quanto riguarda il primo problema, (coordinamento dei mezzi di trasporto) bisogna essere sinceri e dire la verità: in questo campo non si è fatto nulla e non si è voluto far nulla.

Soltanto il 5 giugno di quest'anno è stata costituita una commissione per lo studio della convenienza economica dei servizi pubblici di trasporto terrestri attualmente esistenti; della sostituzione di un mezzo esercente un pubblico servizio terrestre con altro mezzo, ed infine della costruzione di nuove opere pubbliche per l'esercizio dei vari trasporti terrestri.

Veramente, sulla composizione di detta Commissione, io vorrei fare qualche riserva. Ho potuto constatare che essa è composta di studiosi veramente competenti in materia di trasporti, però ci dà l'impressione che sia troppo tecnica perché abbia la forza e la capacità di risolvere problemi che si presentano con carattere squisitamente politico.

Tuttavia, lo diciamo senza riserve, è già un primo passo che si è compiuto su questa strada, e noi vogliamo attendere il responso della Commissione.

Per quanto riguarda il secondo problema (ossia la ricostruzione e l'ammodernamento dei mezzi di trasporto) esso merita una maggiore attenzione, e pertanto abuserò un pochino dell'attenzione dei colleghi, perché — come è noto — la ferrovia è patrimonio dello Stato, cioè patrimonio della collettività, e su tale questione bisogna essere vigilanti.

Come la Camera sa, nel 1949, nacque l'illusione che si potesse arrivare al pareggio del bilancio aumentando le tariffe ferroviarie.

Forti di questa grande trovata, non solo in quella occasione non si vollero ascoltare le voci di allarme che si levarono, ma si arrivò persino all'esagerazione di farsi accordare i pieni poteri dai due rami del Parlamento.

In quella occasione si commisero, a mio modesto avviso, tre errori gravissimi. Innanzitutto, si dimenticò che la ferrovia assolve una funzione squisitamente sociale e che l'economia del paese, mentre era in ripresa, non avrebbe sopportato questo nuovo salasso; si dimenticò che la concorrenza dell'autostrada alla ferrovia era già in atto, ed infine si abbandonò la strada della ricostruzione e dell'ammodernamento che in un primo tempo era stata seguita brillantemente.

Il compito che oggi spetta a noi ritengo sia quello di rispondere alla domanda: dopo gli errori commessi, quale è la politica che bisogna seguire nel campo dei trasporti?

Per rispondere adeguatamente a questa domanda, penso sia utile anzitutto indagare qual'è e quale è stato l'andamento del traffico nel nostro paese. Ritengo che questa indagine sia utile, perché soltanto da essa potremo sapere qual'è la politica che bisogna seguire. Battendo altra strada, con le nostre citazioni noi potremo incomodare tutti gli economisti di questo mondo, ci potremo rendere araldi di questa o quella teoria, ma in sostanza avremo fatto della metafisica in quanto ci saremo allontanati da quella che deve essere la nostra base di partenza, il dato di fatto essenziale che consiste appunto nell'andamento del traffico. Del resto, secondo me, così si comporterebbe qualsiasi industriale che volesse condurre la propria azienda con un certo criterio di razionalità.

Esaminiamo, dunque, se il traffico ferroviario nel nostro paese è in progresso od in regresso.

In questa nostra indagine mettiamo da parte gli arzigogoli dialettici dell'onorevole Corbellini il quale, non so con quanta sua serietà personale, va sostenendo tesi che i fatti stanno smentendo categoricamente tutti i giorni.

Esaminiamo, piuttosto, che cosa dice il direttore generale delle ferrovie, persona estranea alle nostre competizioni politiche, ma certamente bene informata sull'andamento delle cose. Questo alto funzionario, nel fascicolo di gennaio di quest'anno della rivista *Ingegneria ferroviaria* parlava ancora di « flessione del traffico a seguito dell'adozione delle tariffe del 1949 ».

Basterebbe, a mio modesto avviso, questa sola indicazione per convincersi che effettiva-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

mente nel nostro paese persiste quella grave contrazione di traffico, che abbiamo verificato dopo i due disgraziati aumenti di tariffe del 1949, e che noi abbiamo già avuto cura di denunciare in Parlamento.

Ma anche in questa sede, lo scorso anno, non fui soltanto io a mettere in rilievo la grave contrazione di traffico che si era verificata dopo i due aumenti che poco fa ho menzionato, ma fu lo stesso relatore del bilancio, l'onorevole Monticelli, e fu — onestamente — anche lo stesso ministro dei trasporti, l'onorevole D'Aragona, il quale in quella occasione ebbe così ad esprimersi: « Il pubblico non ha accolto con molto favore il secondo aumento delle tariffe ».

Veramente, l'onorevole D'Aragona si sarebbe mantenuto molto più aderente alla realtà se, anziché parlare di accoglienza non molto favorevole, avesse senz'altro parlato di accoglienza assolutamente sfavorevole da parte del pubblico dell'inasprimento delle tariffe. Ma le parole non mutano i fatti, e si capisce che l'onorevole D'Aragona volle in quella occasione indorare la pillola al suo predecessore. Ed anche oggi l'onorevole Jervolino nella sua pregevole relazione mette in evidenza la grave contrazione di traffico che si è verificata dopo i due aumenti di tariffe.

Dunque, la crisi del traffico del nostro paese c'è. E per rendere edotto il Parlamento ed il paese della entità di questa grave crisi ritengo opportuno citare alcuni dati che ho rilevato dal bollettino di statistica delle ferrovie dello Stato.

Questi dati hanno soprattutto lo scopo di illuminare il paese sui gravi danni che hanno arrecato i due menzionati aumenti di tariffe, e l'urgente necessità di ricorrere ad energici provvedimenti per ridare alla ferrovia il compito che le spetta nel campo dei trasporti terrestri.

Esaminiamo anzitutto i gravi sbalzi di traffico che si sono verificati nel secondo semestre del 1949, ossia appena dopo i due citati aumenti di tariffe, rispetto allo stesso periodo del 1948.

Nel secondo semestre del 1949, rispetto allo stesso periodo del 1948, si sono venduti in meno la bellezza di 16.974.628 biglietti. In conseguenza di ciò, e sempre riferendoci allo stesso periodo, si è avuta una diminuzione di 1.511.628.841 viaggiatori-chilometro. Anche nel trasporto merci, nel secondo trimestre del 1949, rispetto allo stesso periodo del 1948, sono state caricate 1.726.891 di tonnellate in meno.

Questo nel 1949. Ma il traffico non si è ripreso neppure nel 1950.

Esaminiamo, infatti, la situazione quale si presenta nel trimestre luglio-settembre 1950 rispetto allo stesso periodo del 1948 e del 1949. Nel suddetto trimestre del 1950, rispetto allo stesso periodo del 1948, si sono venduti in meno 8.951.288 biglietti. In conseguenza, e sempre riferendoci allo stesso periodo, si è avuta una diminuzione di 868.679.246 viaggiatori-chilometro. E, sembra perfino strano, anche rispetto al 1949, nel trimestre del 1950 che stiamo esaminando si sono venduti 258.190 biglietti in meno.

Ho detto perfino strano, perché non bisogna dimenticare che il 1950 è stato l'anno santo, e per quell'anno erano tante rosee le previsioni dell'ex ministro Corbellini, da fargli dire in Parlamento: « Con il notevole aumento dei treni viaggiatori previsto pensiamo di poter far fronte alle esigenze normali dell'anno santo, ma sarei ben lieto fin d'ora se il consuntivo superasse le previsioni fatte ». Il traffico però è andato sempre più contraendosi. Se invece consideriamo i biglietti venduti in meno nei primi tre trimestri del 1950 rispetto allo stesso periodo del 1948, ci troviamo di fronte a cifre veramente astronomiche. E difatti in quel periodo del 1950 si sono avuti, rispetto allo stesso periodo del 1948, 2.173.883.287 viaggiatori-chilometro in meno. Ci tengo a ripetere che nel 1950 siamo nell'anno santo.

Anche nel carico merci, durante il trimestre luglio-settembre 1950, si sono caricate in meno 193.726 tonnellate rispetto allo stesso periodo del 1948.

Ho preso a considerare il periodo luglio-settembre 1948 perché prima non si effettuavano i trasporti E. R. P., e d'altra parte è da tener presente che allora furono effettuate le prime spedizioni per conto di detta organizzazione. Malgrado ciò, il traffico merci è continuato a diminuire nel 1949 rispetto al 1948, e nel 1950 rispetto al 1949 e al 1948. E difatti, al 30 giugno 1949, per l'esercizio 1948-49, si erano trasportate 10.472.709.000 tonnellate-chilometro di merci; al 30 giugno 1950, per l'esercizio 1949-50, se ne sono invece trasportate 10.131.973.000.

Come, dunque, meglio dimostrare che vi è stata una grave contrazione di traffico dopo i due aumenti di tariffe che abbiamo visto? Riconosciamo, allora, che si è sbagliato. E l'errore principale fu precisamente questo: si pensò di migliorare il bilancio dei trasporti con l'inasprimento delle tariffe, scioccamente ritenendo che il volume del traffico rimanesse

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

quello che era nel 1948. E questa fu la massima ingenuità del senatore Corbellini. Non pensava l'ex ministro Corbellini che l'utente, poi, non è quell'imbecille che egli riteneva. L'utente, prima di spendere la sua moneta, naturalmente, fa i suoi calcoli e cerca il proprio tornaconto. Così, le previsioni sul volume del traffico che si erano fatte risultarono sballate, e si è dovuto ricorrere a due note di variazione per rettificare l'abbaglio preso.

Una prova ancora della grave contrazione di traffico che si è avuta, dopo questi due aumenti di tariffe, ci è data anche da questa constatazione: mentre, ad esempio, in media in Europa il traffico ferroviario delle merci, rispetto al livello dell'anteguerra, ha raggiunto il 120 per cento — fino al 156 per cento per la Francia, il 162 per cento per la Svezia, il 211 per cento per la Danimarca — in Italia non ancora riusciamo a raggiungere il volume del traffico merci che si aveva prima della guerra.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. I viaggiatori sono raddoppiati.

IMPERIALE. Ma per le merci noi non raggiungiamo il volume dell'anteguerra. D'altra parte si tenga conto che, se le ferrovie hanno raddoppiato rispetto all'anteguerra il trasporto dei viaggiatori, l'autostrada gli stessi trasporti li ha triplicati. E ciò deve dire qualche cosa.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Vi sono altre ragioni, che non sono le tariffe.

IMPERIALE. Sentiremo quali sono queste ragioni. Sta di fatto però, e nessuno lo può smentire perché ho citato dati ineccepibili, che nel secondo semestre del 1949 ed in tutto il 1950 non si è riusciti più ad avere quel volume di traffico che si era raggiunto negli anni 1947-48. Ciò si è potuto verificare soltanto per il marchiano errore dell'inasprimento delle tariffe. Voi, insomma, avete talmente forzato la mano sulle tariffe, da far riversare il traffico che era di competenza delle ferrovie su quello dell'autostrada. E, difatti, dalla rivista *Strada e motore* che poco fa ho citato veniamo a sapere che in Italia, nel 1938 la rotaia trasportò 14 miliardi di viaggiatori-chilometro e 12 miliardi di tonnellate-chilometro, mentre alla strada spettarono rispettivamente 9 e 4,5 miliardi.

Nel 1950 dice la rivista citata — e ha ragione di dirlo — l'importanza relativa si muta, e per le merci si capovolge addirittura. Per ferrovia 28 miliardi di viaggiatori-chilometro e 12 di tonnellate-chilometro. Per via ordinaria rispettivamente 23 e 14 miliardi.

Con questo mio discorso potrebbe sembrare che io voglia prendere posizione contro gli autotrasportatori; ma non è così. Io ritengo che sia desiderio di tutti e necessità della nostra economia che ogni mezzo di trasporto operi nel proprio settore di competenza. L'autotrasporto deve servire per i trasporti a breve distanza; la ferrovia, invece, per quelli a grande distanza. Ma noi, giova ripeterlo, abbiamo talmente forzato la mano sulle tariffe che il traffico che era di competenza delle ferrovie l'abbiamo fatto riversare sugli autotrasporti.

Oggi l'onorevole Jervolino nella sua relazione ci parla di miglioramento lieve, ma pronunciato nei nostri trasporti ferroviari.

Veramente io non ho avuto la possibilità di verificare quanto in quella relazione viene affermato anche perché i relativi bollettini di statistica non sono stati ancora pubblicati. Naturalmente, io credo a quanto ci dice l'onorevole Jervolino. Però sta di fatto, onorevole Jervolino, che malgrado esista, come ella dice, un lieve miglioramento nei nostri trasporti, noi non ancora riusciamo a raggiungere il volume del traffico che avevamo conquistato nel 1947-48. E difatti, al 30 giugno 1949 per l'esercizio 1948-49 si è avuto un traffico di 22.083.338.000 viaggiatori-chilometro; al 30 giugno 1950 per l'esercizio 1949-50 ne abbiamo avuto uno di appena 19.948.875.000; ed infine al 30 giugno 1951 per l'esercizio 1950-51 se ne è avuto uno di 20.785.285.000, sempre di viaggiatori-chilometro.

Anche a voler scegliere il periodo migliore, che è quello relativo all'esercizio 1950-51 rispetto all'esercizio 1948-49, noi abbiamo una differenza di volume di traffico di ben 1.298.053.000 viaggiatori-chilometro. La differenza, onorevole Jervolino e onorevole ministro, non è dunque lieve. Essa è, anzi, assai preoccupante e deve richiamare tutta l'attenzione del Parlamento e degli organi competenti.

Comunque, esaminiamo che cosa ha fatto l'amministrazione ferroviaria per richiamare la clientela che ha perduto in questo periodo. Ecco che cosa ci dice l'onorevole D'Aragona: « Per fronteggiare la situazione, l'amministrazione delle ferrovie dello Stato ha attuato diversi provvedimenti per riacquistare il traffico perduto e acquistarne del nuovo, e cioè: a) concessione di riduzione tariffaria a seconda della distanza, qualità delle merci e volume del traffico; b) agevolazione nell'uso dei raccordi ferroviari e nella istituzione di nuovi; c) largo sviluppo della presa e resa

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

a domicilio dei carri a mezzo di appositi carrelli stradali; d) largo uso di casse mobili per facilitare le operazioni di carico e scarico delle merci ».

Chi volesse maggiori notizie su queste misure adottate dall'amministrazione ferroviaria potrebbe consultare con profitto l'articolo che poco fa ho citato, del direttore generale delle ferrovie; nel quale articolo notizie al riguardo ce ne sono a dovizia.

Comunque, esaminiamo gli effetti che sono sortiti da questi provvedimenti escogitati dall'amministrazione ferroviaria. Ecco che cosa dice l'onorevole D'Aragona: « Questi provvedimenti hanno raggiunto soltanto in parte lo scopo; tuttavia la perdita del traffico è ancora di notevole entità ». È naturale che questa risposta dell'onorevole D'Aragona faccia sorgere altri interrogativi, e cioè: se questi provvedimenti hanno raggiunto soltanto in parte lo scopo e tuttavia la perdita del traffico è ancora di notevole entità, che cosa intendete fare per riacquistare il traffico perduto ?

Ed ecco che cosa ci risponde l'onorevole D'Aragona: « La situazione sarà pertanto attentamente seguita onde determinare se convenga apportare modificazioni ai principi informatori dell'attuale sistema tariffario, oppure ricorrere a speciali concessioni per determinate merci e percorsi ».

Questi, dunque, sono i provvedimenti adottati dall'amministrazione ferroviaria per riacquistare il traffico perduto.

Onorevole ministro, io ci ho tenuto a mettere in rilievo il pensiero e l'opera dei suoi più immediati predecessori: dell'onorevole Corbellini e dell'onorevole D'Aragona. E adesso vorrei rivolgere una domanda a lei: ritiene ella che coi provvedimenti escogitati dall'onorevole D'Aragona si possa veramente riconquistare il traffico che abbiamo perduto ? L'onorevole D'Aragona onestamente diceva di non credere a certi miracoli; speriamo che a quei miracoli non voglia credere neanche lei.

Per riacquistare il traffico perduto, onorevole ministro, non c'è che una sola strada; ed è quella che noi stiamo indicando da diversi anni: la via della ricostruzione e dello ammodernamento della ferrovia. Altra via non c'è. Ma lo strano è che dalla sinistra alla destra, compreso il centro, stiamo ripetendo in questa sede le medesime cose e per quelle cose non si sta facendo assolutamente nulla. E che non si stia facendo assolutamente nulla, lo rileviamo da diverse constatazioni.

Sappiamo, ad esempio, che l'ammontare dei danni e delle distruzioni arrecati al patri-

monio delle ferrovie dello Stato ascende, ai prezzi di oggi, a circa 800 miliardi. Sappiamo ancora che il complesso dei lavori da compiere per completare la ricostruzione, sempre ai prezzi di oggi, ascende globalmente ad un valore di circa 400 miliardi. Ebbene, esaminiamo quello che nel 1950 è stato fatto per completare la ricostruzione della rete ferroviaria e del materiale rotabile. Ritengo anche opportuno mettere in evidenza i lavori di ricostruzione compiuti dal 1° gennaio 1945 al 31 dicembre 1949.

Questo ragguaglio ci dimostrerà come in questi ultimi tempi i lavori di ricostruzione siano andati perdendo di intensità e di vigore.

Anzi, dirò che non si è fatto quasi nulla. I dati che riferisco li ho rilevati dall'articolo che ho poc'anzi citato del direttore generale delle ferrovie; ci troviamo quindi di fronte a dati ufficiali.

Lavori di armamento: binari ricostruiti chilometri 238; mentre dal 1° gennaio 1945 al 31 dicembre 1949 ne sono stati ricostruiti 6.307, con una media annua di chilometri 1.260. Ripeto che nel 1950 sono stati ricostruiti soltanto 238 chilometri.

Ponti in ferro: ricostruiti nel 1950 chilometri 2.095, mentre dal 1° gennaio 1945 al 31 dicembre 1949 ne sono stati ricostruiti 51.130 con una media annua di 10.200 chilometri. Gallerie: ricostruite chilometri 1030, mentre dal 1° gennaio 1945 al 31 dicembre 1949 ne sono state ricostruite per 59.770 chilometri, con una media annua di 12.000 chilometri.

E così di seguito, fino ad arrivare ad altri impianti fissi, per i quali non è stato fatto nulla, come — per esempio — le linee di elettrificazione e gli impianti di segnalamento.

Né un gran che è stato compiuto nella ricostruzione del materiale rotabile.

Il parco locomotive è diminuito nel 1950, rispetto al 1949, di 9 unità, passate in attesa di demolizione, mentre non ancora si raggiunge la dotazione dell'anteguerra, che era di 4.059 unità. Attualmente si dispone di 3.393 locomotive, con una differenza in meno rispetto all'anteguerra di 666 unità. Di locomotive elettriche ne sono state messe in circolazione, durante il 1950, solo 44, mentre dal 1945 alla fine del 1949 ne sono state riparate la bellezza di 938. Di elettromotrici, durante il 1950, ne sono state messe in circolazione 32, mentre dal 1945 alla fine del 1949 ne sono state messe in circolazione 174. Di carrozze e di bagagliai durante il 1950 ne sono stati riparati 1.154, mentre dal 1945 alla fine del 1949 ne sono stati riparati 5.894. Di carri ne sono

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

stati riparati appena 456, mentre dal 1945 al 1949 ne sono stati riparati 63.363. Nessuna autotrice è stata messa in circolazione durante il 1950, nè è stata in detto periodo aumentata la potenzialità di qualche officina.

Questo, onorevole ministro, è il quadro veramente avvilente e mortificante delle ricostruzioni compiute durante il 1950, e che, come dicevo, rispetto a quelle compiute dal 1945 al 1949...

TOMBA. Perché, onorevole Imperiale, vuole mentire a se stesso? Ella ha pratica di queste cose! È evidente che dal 1945 al 1949 il lavoro doveva essere maggiore perché tutto era distrutto, mentre ora rientriamo nella normalità.

PRESIDENTE. Onorevole Tomba, non tolga argomenti al ministro, altrimenti che cosa dirà l'onorevole Malvestiti? (*Si ride*).

IMPERIALE. Onorevole Tomba, poco fa dicevo che i danni arrecati dalla guerra alla nostra amministrazione ferroviaria, secondo i dati fornitici dall'onorevole D'Aragona (e che, se vuole, io le leggo), ammontano a circa 800 miliardi. Dicevo anche che si è ricostruito soltanto nella misura di 400 miliardi (ce lo dice ancora l'onorevole D'Aragona). Restava quindi da ricostruire ancora per 400 miliardi. Con la mia critica volevo dimostrare — e credo di esservi riuscito — che per le rimanenti ricostruzioni i relativi lavori, nel 1950, sono andati perdendo di intensità. La sua interruzione, onorevole Tomba, mi meraviglia quindi non poco.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Relatore*. Onorevole Imperiale, non sono abituato ad interrompere: però ciò che ella dice non è esatto. L'onorevole Corbellini ha precisato al Senato che i lavori di ricostruzione da compiere ammontano a 100 miliardi, salvo la elettrificazione e l'ammodernamento, che ammontano ad altri 60 miliardi. La cifra di 400 miliardi è semplicemente fantastica.

IMPERIALE. Io leggo ciò che ha scritto il relatore sul bilancio dell'anno scorso, e leggo ancora ciò che ha detto in quest'aula l'onorevole D'Aragona, in qualità di ministro dei trasporti.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Relatore*. Ma rilegga il discorso dell'onorevole Corbellini!

IMPERIALE. Non m'interessa. Io cito gli atti ufficiali che sono costituiti dai dati che ci forniscono i ministri. L'onorevole Corbellini rappresenta se stesso e può dire tutto quello che vuole. Del resto, poco fa, ho detto che non si può e non si deve seguire l'onorevole Corbellini nelle sue fantasticherie dia-

lettiche. Egli cerca sempre di difendere se stesso dal disastro che ha compiuto.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Relatore*. Conosco quanto ha detto l'onorevole D'Aragona.

IMPERIALE. Egli ha detto che bisogna ricostruire nella misura di 400 miliardi! Legga, o rilegga quel discorso. Rilegga anche la relazione dell'anno scorso dell'onorevole Monticelli.

VALSECCHI. Ella espone solo ciò che le interessa!

IMPERIALE. L'onorevole D'Aragona è stato ministro: ci autorizzate a non credere ai ministri anche quando presentano delle cifre?...

Esaminiamo ora che cosa si può ricostruire in questo esercizio con le somme a disposizione dell'amministrazione ferroviaria. Indubbiamente, meno di meno. Lo constatiamo attraverso alcune cifre che sono esposte nel bilancio.

Difatti, ad esempio, al capitolo 81 degli stanziamenti straordinari, troviamo: «acquisto di materiale rotabile e di nave traghetto»; lo scorso esercizio vennero stanziati 1.750.000.000, con questo soltanto 1.600.000.000. È stata tolta la somma di 150.000.000. Al capitolo 83: «materiale di esercizio in aumento patrimoniale»: lo scorso esercizio 6.750.000.000; con questo soltanto 1.000.000.000. Sono stati tolti 5.750.000.000. Al capitolo 85: «lavori di elettrificazione della linea»: lo scorso esercizio 5.000.000.000; con questo «per memoria», o meglio «alla memoria». L'elettrificazione è morta! Al capitolo 86: «miglioramenti delle linee e degli impianti»: lo scorso esercizio 1.500.000.000, con questo soltanto 500 milioni. È stato tolto 1.000.000.000. Al capitolo 87: «aumento della dotazione di magazzino»: «per memoria». Al capitolo 88: «spese di riparazione e di ricostruzione in dipendenza dei danni e delle distruzioni causate dalla guerra»: col bilancio del 1949-50 furono stanziati 57 miliardi con quello scorso 38, adesso «per memoria». Neanche un soldo, onorevole Tomba, per la ricostruzione! Che le pare?

Insomma, con questo esercizio, come stanziamenti straordinari, vi sono soltanto 3.600.000.000 mentre con il bilancio scorso si aveva uno stanziamento di ben 86.350.000.000, con quello del 1946-47, 85.000.000.000, con quello del 1947-48, 76.010.000.000; con quello del 1948-49, 97.300.000.000, ed infine con quello del 1949-50, 77.660.000.000.

Come si può facilmente rilevare, gli stanziamenti straordinari non sono stati mai in-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

feriori ai 76 miliardi. Con questo bilancio arriviamo alla microscopica somma di 3.600.000.000. Ed a ragione l'onorevole Jervolino scrive nella sua relazione: « È una constatazione che noi facciamo con molta amarezza ». Sì, onorevole Jervolino, con molta amarezza. Però voi approverete questo bilancio, e la ricostruzione ferroviaria non si compirà mai!

A questo punto è necessario che ci si chieda: ma che cosa rimane da ricostruire ancora nell'amministrazione ferroviaria? Ecco precisamente che cosa ci dice l'onorevole D'Aragona:

« Ma la ricostruzione, sia della rete ferroviaria che del parco rotabili, non è ancora ultimata. Essa non potrebbe essere sospesa se non a costo di gravissimi danni e di sicuro pregiudizio per la continuità di funzionamento di un pubblico servizio sulla cui importanza sembra superfluo soffermarci.

« I lavori di maggiore rilievo che ancora sono da compiere riguardano: a) la ricostruzione di ponti in ferro ed in muratura; b) il completamento di doppi binari; c) il rinnovamento dell'armamento su moltissimi tronchi, sui quali la sicurezza e la regolarità della circolazione dei treni sono fortemente compromesse con limitazione nella velocità e nel peso dei convogli; d) il ripristino degli apparati per la centralizzazione degli scambi e dei segnali in moltissime stazioni delle principali linee della rete; e) la ricostruzione di alcuni fabbricati viaggiatori; f) la ricostruzione e la grande riparazione di rotabili sia di trazione che di trasporto viaggiatori; g) il completamento della rete telegrafica sia area che in cavo; h) la ricostruzione della nave traghetto « Cariddi », affondata nello stretto di Messina e di recente recuperata; i) la ricostruzione delle seguenti linee tuttora chiuse al traffico: Cervignano-Pontile di Grado, e via di seguito ». L'elenco è lungo e mi risparmio la lettura. « E si tratta — dice l'onorevole D'Aragona — di lavori urgenti, necessari talvolta per la sicurezza dell'esercizio.

« Così, il ripristino del doppio binario, laddove esisteva, è necessario ed urgente per ragioni di traffico, dato che l'unico binario rimasto non è assolutamente sufficiente a garantire la circolazione in atto, a meno che non si ricorra a deviazioni quanto mai onerose, se si tien conto del costo del treno — chilometro.

« La situazione dell'armamento delle linee, soprattutto di quelle principali, è d'altra parte quanto mai preoccupante. A parte il fatto che per lunghe distese l'armamento

è tuttora costituito da spezzoni di rotaie, sta di fatto che per l'intenso traffico svolto prima e soprattutto durante la guerra l'usura di esse è arrivata ad un limite tale per cui si imposta la necessità di ridurre sensibilmente la velocità dei convogli con aggravamento dei costi di esercizio, il quale si ripercuote sul disavanzo nella parte ordinaria del bilancio ».

Queste parole sono veramente dettate da un senso di onestà, e bisogna apprezzarle in tutto il loro valore.

Ma è soltanto in tutto ciò la ricostruzione? Nossignori!

Accanto a questo programma massimo, esiste anche un programma minimo. Evidentemente, l'onorevole D'Aragona, preoccupato della impossibilità, per gli scarsi mezzi finanziari messi a sua disposizione, di poter tenere fronte al vasto ma indispensabile programma di ricostruzione, volle fissare anche un programma minimo. Detto programma minimo comprende la manutenzione straordinaria per due esercizi consecutivi (1950-51 e 1951-52) di 2.500 carrozze; 1.400 fra bagagli e postali; 20.000 carri, ecc., ecc., nonché la costruzione di 700 carrozze, ecc.; dice l'onorevole D'Aragona, che « nella malaugurata ipotesi in cui non si potesse provvedere sia alla manutenzione straordinaria che alla ricostruzione dei rotabili nella misura minima sopra propettata, essi dovrebbero continuare a giacere nei piazzali e lungo le linee, con le conseguenze di una sicura e progressiva loro degradazione a causa degli agenti atmosferici e delle spoliazioni per furto e manomissioni ».

Riconosciamo che l'onesto discorso dell'onorevole D'Aragona, è stato un vero grido d'allarme. Ma quel grido d'allarme non è stato ascoltato da alcuno. E che non sia stato ascoltato da alcuno, sta a dimostrare lo spirito francescano con cui si presenta questo nuovo bilancio nel quale, come abbiamo già avuto l'opportunità di dire, di stanziamenti straordinari non vi è che la modesta somma di 3 miliardi e 600 milioni. Quindi, in questo esercizio, si pensa di ricostruire meno di quello che è stato fatto nel 1950. Ma sono poi soltanto quelle segnalate le urgenti necessità delle nostre strade ferrate? Niente affatto! Ecco che cosa dice ancora l'onorevole D'Aragona: « E non mi soffermo sulla necessità e l'urgenza di altri lavori che ho semplicemente indicati per non intrattenere eccessivamente l'Assemblea, ma non posso ad ogni modo passare sotto silenzio la grave situazione del materiale rotabile, particolar-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

mente di quello delle carrozze, dei bagagliai e postali e di mezzi leggeri (automotrici). Infatti le vetture sono insufficienti ad assicurare il traffico dei viaggiatori, sia pure ridotto, come si svolge nei confronti dell'anteguerra. Di conseguenza, il materiale in servizio viene assoggettato ad una usura superiore al normale e deve essere introdotto nelle officine con un ritmo più accelerato e permanervi per un tempo notevolmente più lungo. Se non si provvede sollecitamente al ripristino dei rotabili danneggiati dalla guerra, si arriverà ineluttabilmente ad un progressivo celere declassamento ed alla conseguente riduzione sensibile dei servizi ».

Onorevole ministro, devo dare atto all'onorevole D'Aragona di essere stato onestissimo in questa sua esposizione. Non poteva essere più chiaro. Secondo me, egli ha soltanto il torto di avere messo innanzi questa parte negativa dell'amministrazione ferroviaria senza aver saputo in tempo debito chiedere al Tesoro quello che occorreva per la ricostruzione.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Ha chiesto e ha ottenuto 160 miliardi.

IMPERIALE. Sono pochi.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. È tutto quello che il Tesoro poteva dare.

IMPERIALE. Ed allora la ricostruzione delle nostre strade ferrate non si completerà mai, o si completerà fra un secolo, quando la rotaia sarà stata forse superata.

Ma anche dando atto all'onorevole D'Aragona della sua onestà nel prospettare la situazione delle nostre strade ferrate così come chiaramente si presentava, devo chiedermi: l'onorevole D'Aragona disse poi tutto? No! Per esempio nessuna parola fu spesa da quel ministro per il mezzogiorno d'Italia. Eppure con quanta gravità si presenta la situazione laggiù!

Rilevo dal *Giornale del turismo* questi interrogativi in grassetto rivolti al ministro: « Perché i treni che partono da Roma per il Sud e dal Sud vengono a Roma sono sempre affollati e sovraccarichi? Perché le vetture di I, II e III classe sono sempre le più scomode, vecchie e sporche? Eppure i viaggiatori non mancano mai. Parecchi turisti si recano nelle regioni meridionali a scoprire sconosciute bellezze, ma un viaggio in uno di questi treni rappresenta per loro una impresa insostenibile. L'altro giorno, in un treno da Salerno a Napoli una comitiva di 57 turisti francesi muniti tutti del biglietto di I classe, rimasero in piedi nello stretto scompartimento di una vecchia carrozza ferroviaria. Non è difficile immagi-

nare i commenti di questi nostri ospiti, che in tali condizioni affrontarono un lungo viaggio dalla Sicilia a Roma! Risponda il ministro dei trasporti e faccia sapere al pubblico meridionale perché debba ancora soffrire così gravi disagi nei viaggi ferroviari ».

Questa è una delle tante fisionomie con cui si presentano i nostri trasporti nel Mezzogiorno.

Ho dato uno sguardo al programma di ammodernamento che intende svolgere l'Amministrazione ferroviaria. In quel programma è prevista soltanto la elettrificazione della Foggia-Ancona, della Messina-Palermo, della Messina-Siracusa. Iddio volesse che ciò venisse fatto! Ma non è così! E che la realtà sia diversa da certi buoni propositi, ce lo dice questo stesso bilancio che, come ho poco fa rilevato, per l'elettrificazione non ci fa l'elemosina di nemmeno un centesimo. Quindi un'ennesima presa in giro nei riguardi delle popolazioni meridionali!

Del resto, che non si abbia la voglia di elettrificare la linea Lecce-Ancona, lo dimostra anche quest'altra constatazione.

L'anno scorso al collega Bianco ed a me, che presentammo un ordine del giorno con il quale chiedevamo appunto il doppio binario e l'elettrificazione della Lecce-Ancona, dall'onorevole D'Aragona fu risposto che « l'intensità del traffico attuale e di quello prevedibile ne consigliava il rinvio ».

Francamente seguire questo modo di ragionare dell'onorevole D'Aragona non mi è cosa facile. Pazienza parlare di traffico attuale, ma come si fa a parlare di traffico prevedibile se nel nostro Mezzogiorno non sono ancora state create le condizioni necessarie ed indispensabili perché il traffico ferroviario prenda il suo naturale e logico sviluppo? Ma lo strano è poi se consideriamo che mentre certe cose nostre le comprendono gli stranieri, quelle stesse cose non riusciamo a comprenderle noi.

Lo schema, ad esempio, preparato dalla Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite per le strade internazionali di grande traffico prevede, fra le comunicazioni più importanti, oltre alla grande arteria Londra-Parigi-Nizza-Roma-Palermo, anche quella Londra-Losanna-Sempione-Milano-Bari-Brindisi.

Ecco una bella lezione per il nostro Governo, che rimanda alle calende greche quello che gli stranieri prevedono di immediata attuazione!

Non certo per tediare i colleghi, ma per necessità dimostrativa; devo citare qualche

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

dato sulla situazione delle strade ferrate nel Mezzogiorno.

Esaminiamo ad esempio come sono distribuiti i doppi binari nel nostro paese. Il compartimento di Milano, di doppio binario ne ha 584 chilometri, quello di Torino 424, quello di Bologna 498, quello di Firenze 465, quello di Roma 636. Il compartimento di Reggio Calabria di doppio binario ne ha soltanto un chilometro e 700 metri, mentre neanche un metro ne hanno la Sicilia e la Sardegna.

Per quanto riguarda le linee elettrificate, tra semplice e doppio binario, il compartimento di Milano ne ha 601 chilometri, quello di Torino 781, quello di Genova 489, quello di Bologna 607, quello di Firenze 685, quello di Roma 738, mentre la Sicilia e la Sardegna di linee elettrificate non ne hanno nemmeno un metro, e nel compartimento di Bari ve ne sono solo 8 chilometri e 700 metri.

Come dunque onestamente si può parlare di traffico prevedibile nel nostro Mezzogiorno se queste sono le disgraziate condizioni in cui si trovano quelle povere popolazioni? Né migliore è la situazione se la si guarda dal punto di vista della esistenza di linee a scartamento ridotto non elettrificate e gestite dallo Stato. Dei 592 chilometri esistenti in tutta Italia, ben 561 sono in Sicilia. Anche le linee a scartamento ridotto esercitate da industrie private sono tutte nell'Italia meridionale e insulare: Basilicata, Calabria e Sardegna.

A coronamento di questa felice situazione, noi abbiamo poi la particolare fortuna di essere serviti delle Calabro-lucane e dalla «Sud-Est»!

Ci si era detto che, per migliorare il materiale rotabile che circola nell'Italia meridionale, si sarebbe costruita una grande officina veicoli a Foggia. Si stanziò, infatti, per quell'opera, una prima somma di 70 milioni, ma poi di quella officina non se ne è parlato più, e dei 6-7 capannoni che dovevano essere costruiti, solo uno ha visto la luce.

Abbiamo avuto tempo fa la gradita visita a Foggia del direttore generale delle ferrovie e del sottosegretario, onorevole Mattarella. Ci sono state fatte delle promesse sul prosieguo di quei lavori, ma noi siamo ancora purtroppo in attesa di essere ricordati. Speriamo che l'amministrazione ferroviaria non voglia dimenticare che anche laggiù noi paghiamo i nostri contributi allo Stato e che quindi anche noi abbiamo diritto ad essere serviti un poco più decorosamente.

Bisognerebbe ricostruire nell'Italia meridionale quasi tutti i magazzini approvvigionanti, perché soltanto quello di Napoli si è

salvato dalle barbarie della guerra. Neanche di ciò nel programma di ricostruzione si fa cenno. Per il magazzino di Foggia si fecero degli studi, si compilarono dei progetti, ma poi non se n'è parlato più. Ora quel magazzino vive di vita grama, tra un capannone, costruito in tempi migliori, e baracche di fortuna. Non credo che la situazione sia migliore per il magazzino di Messina e quello di Palermo anch'essi vittime della guerra.

A Foggia, dopo Napoli il centro ferroviario certamente più importante dell'Italia meridionale, dovrebbero essere ricostruiti gli scali perché anch'essi distrutti dalle furie della guerra; ma neanche di questi scali si parla. Per riparare alla mancanza, sono stati allestiti, sciupando molti milioni, degli scali provvisori, ed adesso tutto è tranquillo, tutto è sistemato, e «più di lor non si ragiona».

A suon di fanfare, è stata posta la prima pietra per la Bari-Barletta. Dopo il simbolico inizio ed un po' di lavoro compiuto, l'ardua impresa è stata abbandonata, malgrado esista una legge — la legge 21 novembre 1950, n. 1007 — che prevede che quel tronco debba essere costruito in tre anni.

Questo è soltanto uno degli aspetti, un quadro assai modesto della situazione in cui si trova l'Italia meridionale perché se si volesse esaurire l'argomento, ce ne sarebbe da dire! Si capisce che in queste condizioni la ferrovia laggiù diventa un peso morto, perché a ben altri indirizzi si rivolge l'utente.

Come si vede, onorevoli colleghi, la crisi che sta travagliando l'amministrazione delle ferrovie ed il conseguente disavanzo di bilancio che di anno in anno andiamo constatando, non vanno combattuti con i mezzi empirici escogitati dall'ex ministro Corbellini, né con i pannicelli caldi applicati dall'onorevole D'Aragona. La crisi va combattuta con mezzi molto più radicali, che devono soprattutto basarsi sulla ricostruzione e l'ammodernamento della nostra rete ferroviaria e del materiale rotabile.

Intanto, onorevole ministro, mentre noi discutiamo su queste cose, abbiamo notizia dalla stampa nazionale che il Comitato prezzi ha iniziato l'esame della richiesta di aumento delle tariffe ferroviarie avanzata dal consiglio di amministrazione delle ferrovie. La richiesta sarebbe giustificata — dice la stampa — dal rilevante disavanzo dell'azienda ferroviaria, causato dall'esistenza di tariffe al disotto del costo di esercizio, da nuovi oneri per soddisfare le richieste di miglioramenti economici al personale, ed infine per la rivalutazione delle pensioni corrisposte agli agenti in quiescenza.

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

Esaminiamo un poco le ragioni addotte, che vorrebbero giustificare un nuovo inasprimento di tariffe, ed innanzi tutto, onorevole Mattarella mi permetto farle osservare che se le tariffe sono al disotto del costo di esercizio, è perché noi abbiamo abbandonato, come poco fa ho cercato di dimostrare, la strada della ricostruzione e dell'ammodernamento delle ferrovie. Altra ragione non c'è. E mi sembra perfino curioso che io debba essere costretto a soffermarmi su cose sulle quali, quando si parla in astratto, siamo sempre d'accordo. Le cose mutano e ci sfuggono dalle mani quando dall'astratto si passa al concreto e sarei preso proprio dal desiderio di leggere ciò che in passato abbiamo sempre detto sugli elevati costi di esercizio. Insomma ci dobbiamo convincere che se vogliamo che i costi di esercizio diminuiscano, non c'è che una sola strada: la strada della ricostruzione, dell'ammodernamento e dell'elettrificazione. I benefici della elettrificazione sono tali e tanti che io non devo insistere su questo argomento, perché per esso si sono consumati addirittura fiumi d'inchiostro. Se noi in questo bilancio non stanziavamo neanche un soldo per l'elettrificazione, come vogliamo che diminuiscano questi benedetti costi d'esercizio?

Le voglio citare, onorevole Mattarella, un esempio per dimostrarle come la mancata elettrificazione incida sui costi di esercizio.

L'amministrazione ferroviaria, per far fronte alla concorrenza dell'autostrada, i trasporti delle merci che dalle Puglie vanno verso l'Italia settentrionale, da qualche tempo, anziché avviarli sulla linea Foggia-Ancona-Bologna che è la più breve, li manda sulla Foggia-Roma-Firenze-Bologna.

Sa perché, onorevole Mattarella? Perché la Foggia-Roma-Firenze-Bologna è elettrificata e, salvo il tratto della Foggia-Caserta, tutto il rimanente percorso è a doppio binario. I nostri convogli, nelle innanzi dette condizioni di marcia, pur percorrendo alcune centinaia di chilometri in più, giungono prima a destinazione. Provvedimento questo certamente buono, anche encomiabile se vi piace. Ma intanto sorge il quesito: il maggior tratto di strada che si fa percorrere a questi nostri convogli, incide o non incide sui costi di esercizio? Ecco il problema. A me pare che il maggior percorso che noi facciamo percorrere a questi convogli incida sui costi di esercizio; ritengo che anche ella, onorevole Mattarella debba essere dello stesso mio parere.

Ed intanto l'ex ministro D'Aragona si sentiva sconsigliato «dal traffico attuale e

di quello prevedibile» di elettrificare la Lecce-Ancona; voi dite che i costi di esercizio sono alti, però non elettrificate e ricorrete a degli espedienti per tener fronte alla concorrenza dell'autostrada. Se si crede di risolvere il grave problema del miglioramento del bilancio facendo ricorso agli aumenti di tariffe, voi sbagliate e sbagliate anche di grosso. Commettete lo stesso errore che è stato commesso nel 1949. Il bilancio dei trasporti può essere migliorato ammodernando le nostre ferrovie e non prendendo per la gola l'utente.

Ma oggi, onorevole ministro, conviniamoci che non è più come ieri: una volta era l'utente che andava a cercare la ferrovia, oggi, a causa della concorrenza, è la ferrovia che deve cercare i suoi clienti. Ma se si continua ad aumentare le tariffe, finiremo col perdere ancora terreno e metteremo veramente in situazione fallimentare la nostra più grande azienda nazionalizzata.

È stato anche messo in rilievo dalla stampa, e naturalmente il suggerimento è partito dal Ministero dei trasporti, che occorre aumentare le tariffe per soddisfare le richieste economiche del personale.

Onorevole ministro, ogni qualvolta si vuole arrivare all'inasprimento delle tariffe o si vuol giustificare il disavanzo del bilancio, si tira sempre in ballo il personale. Porre in questa maniera la questione del bilancio dei trasporti è soltanto antipatico. Bisogna smetterla di ragionare a questo modo!

L'onorevole Campilli, nel suo discorso al Senato, sul bilancio dei trasporti, giustamente rilevava che il bilancio è la risultante di diverse componenti. Queste componenti sono: «spese per salari e stipendi, costi delle materie prime, costo dei servizi e volume delle entrate». Il personale, dunque, non è che una sola componente di quella risultante. Mettere sempre e soltanto innanzi un'unica componente quando ciò fa comodo per salvare certe critiche situazioni, bisogna dirlo, oltre che odioso riesce anche offensivo per una benemerita categoria di lavoratori quale è quella dei ferrovieri. Io ho già messo in rilievo alcuni fattori che determinano un certo disavanzo nel bilancio dei trasporti. A quei fattori se ne possono aggiungere molti altri. Per esempio: è vero o non è vero che tutti i ministeri si servono dei servizi ferroviari senza corrispondere alcun compenso alla amministrazione ferroviaria? L'onorevole Jervolino valuta quei servizi in circa 20-25 miliardi.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Sono 29 miliardi.

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

IMPERIALE. Tanto peggio! Ed ancora: è vero o non è vero che si fanno effettuare dei trasporti sotto costo per ragioni politiche, sociali, e via dicendo?

E la serie delle domande potrebbe continuare.

A quanto ho già detto, potrei aggiungere, come egregiamente è stato ieri osservato dal collega Borioni, che nell'amministrazione ferroviaria da qualche tempo si sta facendo una politica un po' troppo caritatevole ed affettuosa nei confronti di certi appaltatori. Questa politica porta a degli sperperi, a degli sciupii spesso gravi, gravissimi. Cito un esempio. Si sono voluti appaltare alcuni servizi con non so quale beneficio ed utilità per l'amministrazione ferroviaria. E va bene! Ma sa ella, onorevole ministro, che l'amministrazione ferroviaria paga all'appaltatore per un manovale che egli le fornisce la rispettabile somma di 1817,05 lire, mentre potrei dimostrarle che un manovale stabile allo Stato non costa più di 1.300 lire al giorno? Perché dunque continuare con questi appalti? Ritengo superfluo sottolineare quanto sia più conveniente per l'amministrazione ferroviaria tenere alle proprie dipendenze più che un inesperto di servizio, un agente stabile e quindi con maggiori possibilità di impiego. Comunque, in tutti questi sperperi che portano il loro peso sul bilancio, di grazia, vorrei sapere: cosa c'entra il personale ferroviario? Piuttosto se si pensasse a ricostruire e ad ammodernare le nostre strade ferrate, se tutti i ministeri pagassero i servizi che le ferrovie ad essi rendono, se — infine — si evitassero tanti sperperi, anche il bilancio dei trasporti potrebbe pervenire addirittura al pareggio.

Fu detto anche che il personale ferroviario era esuberante. Ed il personale è stato diminuito, anzi decimato. Da dati forniti dall'onorevole Corbellini al Senato, si apprende che il personale ferroviario al 1° giugno del 1947 era composto da 213.713 unità; al 1° giugno di quest'anno esso è stato ridotto — come risulta dai dati contenuti nel *Bollettino di statistica* — a 170.634. La decimazione è dunque di ben 43.079 unità! Che cosa si vuole di più dal personale? Se non lo si vuole pagare meglio, lo si lasci almeno al suo destino! Ma si abbia il coraggio di accettare le proprie colpe quando queste colpe sono le nostre. E la colpa dell'attuale Governo è quella di non essersi seriamente posto il grave problema dei trasporti nel nostro paese. Questa è la ragione principale del disavanzo che constatiamo nel bilancio dei trasporti.

Del resto, non c'è ferrovia in Europa che non presenti dei *deficit*. Non so perché proprio noi dovremmo arrivare al pareggio, quando la nostra ferrovia non ha raggiunto nemmeno il grado di efficienza cui sono pervenute tutte le altre ferrovie d'Europa.

Poi... poi... bisogna convincersi che vi sono dei momenti in cui è necessario avere il coraggio di sacrificare anche il bilancio per i superiori interessi del paese. In questi casi è necessario ricorrere a quello che gli economisti chiamano il « prezzo politico ».

Sulla necessità talvolta di fare uso del prezzo politico nei trasporti, l'anno scorso citai il pensiero del professore Luigi Einaudi; oggi potrei riferire l'opinione di altri economisti. Ho con me una scorta di libri. Non credo opportuno infastidire i colleghi. È certo che l'amministrazione ferroviaria è la nostra più grande azienda nazionalizzata. Essa non può e non deve essere confusa con qualsiasi altra azienda perché le faremmo perdere la sua vera fisionomia. Dimenticare che la ferrovia assolve una funzione squisitamente sociale, significa imprimerle il segno di una politica non confacente agli interessi dell'economia del paese.

Onorevole ministro, io vorrei proporre questo quesito a proposito del minacciato aumento delle tariffe: l'economia del nostro paese, in questo momento, permette un nuovo inasprimento delle tariffe senza che questo non vada a ripercuotersi sui costi di produzione e quindi sui prezzi del mercato, col conseguente circolo vizioso di richiesta di aumenti di salari e via dicendo? Questo è il quesito che si deve porre chiunque voglia esaminare la questione delle tariffe! Se ella, onorevole ministro, in materia di tariffe ferroviarie vuol restringere la sua visuale soltanto al bilancio dei trasporti, dimenticando le palpitanti necessità del paese, ella commette lo stesso errore dell'onorevole Corbellini, il quale ci ha fatto trovare di fronte ad una grave contrazione di traffico, senza per altro risolvere il problema del miglioramento del bilancio.

È pur vero che vi sono molti paesi le cui tariffe ferroviarie rispetto al 1938 sono oggi molto più alte delle nostre; ma, onorevole ministro, occorre tenere presente che quei paesi, per loro fortuna, hanno una situazione economica molto migliore della nostra. Noi, invece, dobbiamo mantenere le nostre tariffe ad un livello possibile, per non creare nuovi squilibri nell'andamento della vita economica e politica del nostro paese.

Onorevole ministro, ella non ha certamente bisogno di consigli, ma, se permette,

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

vorrei suggerirle di non lasciarsi solleticare dalla sirena di un nuovo inasprimento delle tariffe. Quella sirena porta sfortuna. L'onorevole Corbellini da quella ammaliatrice si lasciò adescare ma ci ha lasciato le penne. Ella tocchi ferro quando le parlano d'aumento di tariffe.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Mi permetta, onorevole Imperiale, di osservare che se esiste un disavanzo nell'amministrazione delle ferrovie, questo deve essere colmato a spese del viaggiatore o della collettività. Quindi è la stessa cosa.

IMPERIALE. Non è affatto la stessa cosa, onorevole ministro. Se il *deficit* lo paga la collettività, ogni cittadino a coprire il disavanzo partecipa proporzionalmente al volume dei propri contributi all'erario. Non così è quando il *deficit* viene coperto dall'utente, giacché questi viene a pagare oltre alla prestazione che si rende alla propria persona, anche i servizi che l'amministrazione ferroviaria rende alla collettività, ossia i servizi ai vari ministeri od altro, senz'alcun compenso o sottocosto. Pensiamoci, dunque, bene prima di ricorrere alla facile formula di un nuovo inasprimento di tariffe.

È pertanto necessario, prima di parlare di aumento di tariffe procedere assolutamente sulla strada della ricostruzione, se si desidera diminuire il disavanzo del bilancio.

Ma qui, è il caso di chiedersi: quali sono i mezzi a disposizione dell'amministrazione ferroviaria per poter procedere alla ricostruzione delle ferrovie? Lo scorso anno, l'onorevole Monticelli, nella sua lucida ed onesta relazione al bilancio dei trasporti, dopo avere messo in rilievo le spese occorrenti per affrontare il problema della ricostruzione e dell'ammodernamento così sintetizzava la situazione: « Per fare fronte a tale spesa non si ha alcuna disponibilità, perché anche i 38 miliardi anticipati dal Tesoro per l'esercizio 1950-51, compresi nei 165 miliardi di cui alla legge Einaudi del 14 settembre 1947, sono stati da tempo impiegati per lavori già eseguiti, per cui nessuna somma è a disposizione dell'amministrazione ferroviaria oltre gli stanziamenti in corso per questo esercizio ».

Oggi la situazione si presenta più grave di ieri, e lo abbiamo visto attraverso l'esame sia pure fugace del nostro bilancio.

È vero che vi saranno i famosi 160 miliardi di cui ella ci ha parlato, onorevole ministro, poco fa, e di cui fece cenno anche l'onorevole De Gasperi nel suo discorso programmatico; ma non bisogna neanche dimenticare che la amministrazione ferroviaria si trova in una

situazione debitoria di ben 126 miliardi e 122 milioni. Anche questo dato non credo mi si potrà confutare, perché l'ho rilevato da una dichiarazione resa in questa sede dall'onorevole D'Aragona.

Ed allora qui è il caso di domandarsi: se occorrono ancora 400 miliardi per la ricostruzione e se i 160 miliardi di cui abbiamo fatto cenno poco fa saranno stanziati nel periodo di quattro anni, come ha dichiarato l'onorevole Campilli al Senato, possiamo noi veramente parlare di sollecita ricostruzione dei nostri impianti ferroviari? E possiamo noi soprattutto far pagare all'utente lo spreco che deriva dagli alti costi di esercizio per la mancata ricostruzione? Sono queste domande che noi abbiamo il dovere di porci prima di parlare di aumento di tariffe.

Quando ella, onorevole ministro, mi parlava dei 160 miliardi, nell'animo mio si rafforzava la persuasione che la ricostruzione ferroviaria è ancora di là da venire. Vogliamo forse dire che i 160 miliardi non rappresentano proprio nulla? Nientaffatto! Vogliamo dire però che essi rappresentano una ben misera cosa di fronte alle attuali esigenze dei trasporti ferroviari.

Onorevoli colleghi, dai vari dati che abbiamo avuto l'onore di mettere in rilievo e che abbiamo cercato di illustrare, possiamo concludere: 1°) che per il completamento della ricostruzione ferroviaria occorrono ancora 400 miliardi; 2°) che l'amministrazione ferroviaria si trova in una situazione debitoria di 126 miliardi e 122 milioni; 3°) che nessun stanziamento viene fatto quest'anno per i detti lavori di ricostruzione.

Ora, se si tiene conto che anche dopo la ricostruzione il nostro Mezzogiorno continuerà ad avere delle strade ferrate dimenticate da Dio e dagli uomini; se si tiene conto ancora del grande sviluppo tecnico dell'automobile, che si impone anche in campi non attinenti al settore dei trasporti; vi è naturalmente da chiedersi: si può parlare di pareggio di bilancio se in Italia non si sono ancora create le premesse necessarie perché le nostre ferrovie diventino veramente strumento di progresso civile ed economico del paese?

Onorevoli colleghi, sulla strada che bisogna percorrere perché le nostre ferrovie prendano quel ruolo che loro compete nella rinascita del paese, mi pare che siamo tutti d'accordo. I fatti, d'altra parte, stanno dimostrando che siamo sulla strada giusta. L'anno scorso, sulla questione, citai l'onorevole parere del presidente della nostra Commissione, onorevole Angelini, e del direttore

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

generale delle ferrovie. Oggi ho chiamato in causa ed ho citato largamente anche l'onorevole D'Aragona. Sintomatico è che ancora una volta, e quasi a discolpa dell'andazzo con cui vanno le cose, il direttore generale delle ferrovie, mettendo in evidenza, nell'articolo che poco fa ho citato, i lavori compiuti dall'amministrazione ferroviaria durante lo scorso anno, ripeta che « la strada della ricostruzione deve essere percorsa fino in fondo se si vuole pervenire all'auspicata riduzione del disavanzo di bilancio ».

Anche l'onorevole Monticelli, lo scorso anno, in qualità di relatore al bilancio dei trasporti, dopo aver messo in rilievo le urgenti necessità dell'amministrazione ferroviaria scriveva « Si rende pertanto quanto mai necessario l'intervento del Ministero del tesoro per risolvere questo grave problema di ordine nazionale e sociale, non potendosi rifiutare all'amministrazione ferroviaria i mezzi necessari per completare la ricostruzione ferroviaria ».

Quest'anno è stata anche l'intera Commissione a formulare voti per un deciso intervento del Tesoro a favore dell'Azienda ferroviaria. Quel voto è stato egregiamente espresso dall'onorevole Jervolino nella parte conclusiva della sua relazione. Perché ha detto l'onorevole Jervolino: se gli stanziamenti « dovessero mancare o anche ritardare, le ferrovie sarebbero inadeguate alle esigenze della vita moderna, che vuole avvantaggiarsi del progresso tecnico ferroviario ». Giuste e sante parole, onorevole Jervolino. Però poi approviamo un bilancio che rappresenta una vera sentenza di morte contro le nostre ferrovie.

Onorevoli colleghi, dopo quanto ho avuto l'onore di esporre, sia pure con un po' di ingenuità, mi permetto di chiedere: può essere approvato questo bilancio, che è soltanto un documento di ordinarissima amministrazione e che pertanto attraverso le sue mute e pure eloquentissime cifre non affronta, né tende ad affrontare il problema della strada ferrata italiana?

La maggioranza governativa naturalmente approverà questo bilancio, ma essa avrà reso un servizio al proprio partito, non al paese.

Qualche parola sul personale, onorevole ministro. Sarò breve, anche perché l'argomento è stato trattato dal collega Lizzadri e non voglio ripetere le cose già dette.

Veramente del personale avrei dovuto parlare prima, perché fino a prova contraria l'uomo è la cosa più preziosa che esiste sulla faccia della terra, anzi si può dire che esso è

al centro dell'universo stesso e tutto quello che si fa e si compie, lo si fa appunto per rendergli meno amara questa già dura esistenza.

Ma lasciamo stare la questione formale ed esaminiamo piuttosto il lato sostanziale dell'argomento.

A nome del personale ferroviario, onorevole ministro, le voglio rivolgere soltanto una richiesta, perché questa unica abbia appunto maggior rilievo e risalto: i ferrovieri oggi le chiedono il nuovo regolamento del personale.

Le devo dire con la massima franchezza e la massima sincerità, che è solamente vergognoso che ad otto anni dalla caduta del fascismo, l'amministrazione ferroviaria non ancora riesca a dare un nuovo regolamento al personale. Il popolo italiano in questo periodo ha saputo darsi una Costituzione; l'amministrazione ferroviaria non sa ancora dare un regolamento al suo personale.

Ma insomma, onorevole ministro, si vuole addirittura che i ferrovieri facciano uno sciopero al grido di: « Vogliamo il nuovo regolamento del personale »?

Veda, onorevole ministro, quattro volte ho avuto l'onore di intervenire sul bilancio dei trasporti e non ho mai mancato di mettere in rilievo questa questione. Sempre mi è stato riposto che il nuovo regolamento era allo studio. Desidererei che ella oggi non mi rispondesse alla stessa maniera, perché effettivamente metterebbe l'amministrazione ferroviaria nel ridicolo.

È certo che il contegno dell'Amministrazione ferroviaria nei riguardi della richiesta di un nuovo regolamento è veramente inspiegabile e fa suscitare il legittimo sospetto che si voglia ad ogni costo mantenere in vigore il regolamento che porta la data del colpo di mano fascista.

Io mi sarei spiegato questo menare il can per l'aia, qualora si fosse trattato di una nuova richiesta di miglioramenti economici; ma non è così. Qui ci troviamo soltanto di fronte alla richiesta di una nuova impostazione dei rapporti di lavoro tra personale ed amministrazione ferroviaria. La richiesta di miglioramenti delle competenze accessorie al personale, è stata avanzata dal collega Lizzadri e speriamo che essa venga accolta. Io chiedo in questo momento come sto chiedendo da quattro anni che vengano regolati diversamente i rapporti di disciplina e di lavoro col personale ferroviario.

Viviamo - vivaddio! - in tempi nuovi, e quindi è necessario che anche il personale delle ferrovie abbia un nuovo regolamento

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

improntato allo spirito della nostra Costituzione. Coraggio dunque, onorevole ministro, si renda conto di questa esigenza ed apriamo le porte alla democrazia anche a villa Patrizi. Di aria nuova in quegli ambienti ne occorre!

L'onorevole Corbellini, d'infausta memoria, come ha detto il collega Chiaramello, durante la sua permanenza ai trasporti, nei riguardi del personale non ha saputo prendere che delle misure antidemocratiche.

MALVESTITI. *Ministro dei trasporti.* Aveva due mani sole anche l'onorevole Corbellini.

IMPERIALE. Mi riferisco in questo momento soprattutto ai due provvedimenti relativi alle elezioni dei rappresentanti del personale ferroviario nel consiglio d'amministrazione e delle cariche direttive dei dopolavoro. Nonostante egli avesse tanto da fare, nei riguardi dei rappresentanti del personale nel consiglio di amministrazione è andato ad escogitare la formula per cui l'amministrazione, e per essa il ministro, si riservava il diritto di scegliere nella terna degli eletti, il nome che allo stesso ministro più fosse gradito.

Questo era il lavoro che occupava tanto l'onorevole Corbellini: pensare di rendere ancora più antidemocratica l'atmosfera di villa Patrizi.

E, poi, altra mostruosità corbelliniana fu quella riguardante le elezioni per le cariche sociali nei dopolavoro. Su nove consiglieri, l'amministrazione si riservava di nominarne tre. I tre si aggiungevano e si aggiungono, naturalmente, alla minoranza e si fa in maniera che un socialista, un comunista e comunque un antidemocratico, non sia mai eletto alla presidenza di un dopolavoro.

Tanto da fare aveva l'onorevole Corbellini, ma di queste cose si preoccupava! Comunque, è necessario, onorevole ministro, che ella oggi provveda per l'emanazione di un nuovo regolamento del personale. Io vorrei che ella, su cui facciamo affidamento e dal quale qualche cosa aspettiamo, mostrasse di essere un uomo nuovo, in tempi nuovi.

Qualche rilievo devo fare su alcune voci del bilancio, nella speranza che ella voglia tenerne conto.

Per quanto riguarda, ad esempio, il capitolo 121 della spesa si è avuto veramente un bel coraggio nel diminuire di un terzo la somma destinata a raccogliere e istruire i figli degli agenti e degli ex-agenti. Santi numi! Non si sapeva proprio dove andare a mettere mano. Occorreva proprio andare a lesinare ai danni dei poveri orfani! Ma è

mostruoso, onorevole ministro! Quanti orfani battono alle porte dell'amministrazione per essere aiutati nei loro studi, e si va a pensare di ridurre proprio quella somma destinata per l'educazione degli orfani. Io non riesco proprio a convincermi di quella riduzione! Opera veramente umana sarebbe stata quella di migliorare quello stanziamento; invece, si è operato tutto al contrario. Ripeto, è mostruoso tutto ciò, onorevole ministro!

Al capitolo 36 della spesa il contributo per il dopolavoro è di soli 2.700.000 lire. Per quanto mi risulta, il consiglio d'amministrazione, se non erro, ha approvato uno stanziamento maggiore di 34 milioni, ma mi pare che, arrivata la proposta al Tesoro, non se ne sia fatto più nulla. Vorrei che ella insistesse su questa questione, onorevole ministro: se non altro per un fatto morale, poiché 2.700.000 lire è la stessa somma che il passato regime elargiva nel 1926 per la suddetta istituzione. Ebbene, sono passati 25 anni e l'amministrazione ferroviaria ancora non si decide a migliorare quello stanziamento.

È inutile che le faccia rilevare la grande attività che svolge il dopolavoro ferroviario. Esso agisce nel campo dell'assistenza, mediante l'istituzione di mense, bar, bagni; nel campo culturale, mediante l'istituzione di corsi d'istruzione generale e tecnica per il personale; nel campo ricreativo, mediante la gestione di cinema e di teatri, nel campo sportivo, ecc..

Del resto, l'onorevole Mattarella, che ne è presidente, ne sa più di me. Il dopolavoro è iscritto anche alla Unione sportiva internazionale ferrovieri. Quest'anno ha promosso e partecipato a molte gare di campionato. Il calendario delle sue attività sportive è veramente rigoglioso e promettente. Dal 19 al 25 gennaio, a Roccaraso ha svolto un campionato nazionale di sci; nel febbraio una nostra squadra (21 fra atleti e dirigenti) è stata in Austria per partecipare al primo campionato internazionale di sci; sempre nel mese di febbraio il dopolavoro ha promosso a Viareggio il campionato italiano di tiro al piccione; nel marzo ha svolto a Firenze un campionato di corsa campestre; in aprile a Verona una nostra squadra ha partecipato al campionato di tiro allo storno; nel maggio con 16 nostri rappresentanti a Charleroi il dopolavoro ha partecipato al primo torneo europeo calcistico, ecc.. L'onorevole Mattarella, come dicevo, in materia è più informato di me, e ritengo vorrà tenere da conto la mia richiesta.

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. L'ho già fatta io stesso.

IMPERIALE. Lo so, ed infatti ho citato il suo nome appunto perché ella, interessandosi della cosa, faccia le necessarie pressioni a chi di competenza. Tenga da conto, onorevole Mattarella, che dalla data della richiesta al Tesoro è passato oltre un anno, e purtroppo non ancora se ne è fatto niente. Come dicevo, si tratta anche di una questione morale, perché i 2.700.000 lire, oltre ad essere irrisori, per gli scopi che si propone il dopolavoro, rappresentano la stessa somma che stanziava il passato regime oltre venti anni fa.

Vorrei anche che si tenesse presente la questione delle cessioni.

Troppo modesta ci sembra la somma stanziata a tale titolo. Quanti ferrovieri mettono a nudo le loro miserie per ottenere la cessione dello stipendio, ma il loro «S. O. S.» rimane inascoltato, perché gli stanziamenti sono esigui! E allora il ferroviere è costretto a ricorrere a istituti privati, i quali sulle miserie di quei lavoratori esercitano una speculazione veramente indecente! D'altra parte, bisogna tener presente che la cessione dello stipendio era un beneficio di cui già il ferroviere godeva, e perciò è giusto che quel beneficio non lo perda e che, anzi, lo rivendichi. Mi auguro che l'amministrazione ferroviaria faccia tutto il possibile per migliorare gli stanziamenti per il capitolo di cui ci stiamo occupando. Ho finito, signor ministro, e la ringrazio della sua benevola attenzione.

Desidero concludere dicendole che due compiti stanno dinanzi a lei: ricostruire e ammodernare le nostre ferrovie, fare giustizia al ferroviere nelle sue giuste rivendicazioni.

Se ella, con animo sgombrato da pregiudizi, assolverà a questi due compiti, avrà reso veramente un grande servizio al paese. Noi l'attendiamo all'opera. Per ora non possiamo approvare un bilancio che non dico non risolve, ma neanche tenta di affrontare un problema tanto importante per l'economia del nostro paese. (*Applausi all'estrema sinistra*).

Presentazione di un disegno di legge.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Chiedo di parlare per la presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Mi onoro presentare, a nome del Presidente del Consiglio dei ministri, il disegno di legge:

« Concessione all'Ente mostra d'oltremare e del lavoro italiano nel mondo, in Napoli, di

un contributo straordinario di lire 14.750.000 per il secondo semestre dell'esercizio finanziario 1949-50 ».

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione competente, con riserva di stabilire se dovrà esservi esaminato in sede deferente o legislativa.

Si riprende la discussione.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Petrucci. Ne ha facoltà.

PETRUCCI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, le ultime parole del collega che mi ha preceduto — il quale ha parlato in rappresentanza del partito comunista — hanno concluso per la non approvazione del bilancio dei trasporti. Il collega ha detto, altresì, che noi della maggioranza apperveremo il bilancio per fare un favore al nostro partito. Dichiaro anzitutto, per conto mio, che approverò il bilancio, perché sento in coscienza di doverlo approvare e, poiché parlo a nome del gruppo democratico cristiano, di maggioranza, dichiaro anche che il bilancio stesso sarà approvato dalla maggioranza, perché essa è costituita da persone le quali hanno un alto senso di responsabilità quando approvano provvedimenti del genere. E dico ciò, non per fare della polemica, bensì per chiarire che la maggioranza non fa le cose alla carlona, come avrebbe voluto far credere il collega che mi ha preceduto. La maggioranza fa le cose ponderandole bene, nel superiore interesse del paese.

Premesso questo, che non c'entra con il discorso che io dovrò pronunciare, e che sarà un discorso realistico, come quelli che è abituata a fare la maggioranza, osservo anzitutto che il bilancio dei trasporti comprende — cosa che del resto ognuno sa — due parti: la prima riguardante la motorizzazione civile e la seconda le ferrovie dello Stato.

Entro subito in argomento parlando dell'automobilismo. Non farò delle critiche al Governo, non perché sia un Governo della maggioranza, a cui appartengo, ma perché quando parlo non intendo fare critiche a nessuno, in quanto è facile criticare quando si parla da un certo posto ed è facile anche dare delle risposte quando se ne occupa un altro. Parlerò, quindi, con assoluta obiettività e guardando i problemi nella loro realtà. Così, del resto, dovrebbe fare ognuno di noi, trattando i problemi che interessano il paese,

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

perché il paese attende da noi un'opera che deve rispondere veramente alla sua attesa.

Parlerò del problema dell'automobilismo; perché esso mi sta particolarmente a cuore, non perché mi interessi personalmente, ma perché penso che questo problema interessa il nostro paese, lo sviluppo e il potenziamento economico del paese. E se non ne parlassi mancherei al mio dovere di deputato.

All'uopo mi formulo questa domanda: fino ad oggi si è seguita una politica in favore dell'automobilismo? Io ritengo di no. Non si è seguita questa politica, perché vi sono state direttive indirizzate verso altri obiettivi o altre mete? Non so. Ad ogni modo i problemi devono esser posti perché, una volta posti, si riuscirà a risolverli. Non si risolveranno subito, si risolveranno, magari, fra sei mesi o un anno. Ma se non si pongono non si risolveranno mai.

Quindi, il mio compito è quello di porre all'attenzione della Camera l'importantissimo problema dell'automobilismo, veramente di grande attualità.

Dico subito che l'automobile è un mezzo che ha rivoluzionato il mondo. È un mezzo che porta progresso e civiltà. Sviluppandosi l'automobilismo, il progresso si svilupperà come inevitabile conseguenza. Devo sinceramente dire che fino ad oggi l'automobile non è stato considerato come un mezzo di lavoro altamente produttivo. Quando si è trattato di soddisfare ferree esigenze di bilancio, si è cercato di gravare la mano dove è stato possibile, onde soddisfarle. Quando vi è bisogno, nell'interesse del paese, di reperire dei miliardi, questi si devono trovare in qualunque modo. Però, a parer mio, bisogna vedere dove possono essere reperiti. E io dico che fino ad oggi sono stati reperiti miliardi nel campo automobilistico, mentre si sarebbe, a parer mio, potuto ricorrere ad altre fonti.

Da quanto ho detto risulta che io desidero che si sviluppi in Italia una coscienza automobilistica e che l'automobilismo si sviluppi al massimo grado. Io sarei ben lieto, onorevoli colleghi, se si potesse arrivare a dare una automobile a tutti i deputati, a tutti i dirigenti, a tutti i professionisti, i commercianti, i lavoratori in genere, perché allora potremmo veramente assicurare il lavoro e il pane a tutti i lavoratori, in quanto l'automobile dà corso ad un ciclo altamente produttivistico.

Presso gli uffici finanziari competenti, l'automobile è stata considerata come un lusso: è stata trattata come i fiammiferi e come il caffè. Io devo osservare che l'auto-

mobile non si può trattare fiscalmente come questi generi, perché l'automobile dà lavoro, crea ricchezza. Quindi, bisogna trattare l'automobile diversamente. Però, con il passare del tempo, a poco a poco la verità va facendosi strada nelle coscienze degli uomini. È stato riconosciuto che l'automobile è un mezzo di lavoro. Lo ha riconosciuto il ministro Vanoni, il che è importante. Infatti l'onorevole Vanoni ha dato disposizione che, per quanto riguarda la tassa complementare sul reddito, l'automobile sia considerata come un mezzo di lavoro. Quindi io ritengo che, prima di gravare l'automobilismo (mi riferisco al futuro immediatamente prossimo), bisogna veramente approfondire il problema, esaminandolo in tutti i suoi aspetti, considerarne l'influenza che può avere nell'economia nazionale. Se noi dobbiamo gravare l'automobilismo, dobbiamo vedere in quale misura dobbiamo gravarlo, oppure se si può fare a meno di gravarlo, in modo da evitare un danno alla nazione. I problemi si debbono approfondire, e per far ciò ci vogliono elementi che siano competenti. Parlando in tal modo, non offendo naturalmente i funzionari del Ministero delle finanze, i quali fanno il loro dovere; ma siccome siamo nel campo dei trasporti, è giusto che io faccia presente questo argomento in questa sede, in sede, cioè, di esame del bilancio dei trasporti.

Perciò io dico che questo problema non deve essere esaminato soltanto dai funzionari del Ministero delle finanze, ma approfondito anche da quelli dei trasporti, in modo da poter vedere insieme quale dovrà essere il limite massimo di gravami fiscali che l'automobilismo potrà sopportare o se l'automobilismo non dovrà subire più gravami, o se addirittura non dovrà essere agevolato.

Ora io pongo la seguente domanda: l'automobilismo, in Italia, è eccessivamente gravato da oneri fiscali? Io dico di sì, perché bisogna dire la verità per quella che è. Per conto mio, senza per questo voler offendere nessuno, questo settore è eccessivamente gravato.

Ad esempio, il prezzo della benzina è, secondo me, assai alto, perché in Italia è di 128 lire al litro, mentre in Francia è di lire 91,70; in Gran Bretagna di lire 68,20; in Olanda di lire 60,70. Io non dico questo perché ciò possa portare ad una risoluzione del problema, ma per far presente l'andamento dei prezzi in Europa.

Ho accennato all'eccessivo gravame fiscale sull'automobilismo. Qualcuno potrebbe obiettare che io parlo di eccessivo gravame

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

fiscale, ma che l'automobilismo, intanto, si sviluppa.

Siccome io desidero trattare onestamente il problema, osservo che nel 1950 noi siamo arrivati a 128.000 unità come produzione, rispetto alle 86.000 del 1949; nel campo della circolazione siamo passati da 481.000 unità a 571.000; nel campo dell'esportazione siamo passati da 17.500 unità a 22.000. Quindi, un progresso effettivamente c'è stato.

Come mai, allora, si parla di agevolare o favorire lo sviluppo dell'automobilismo? Intanto rispondo, rilevando che, per quanto riguarda l'esportazione, noi abbiamo esportato il 17,13 per cento della produzione. Tenete presente, onorevoli colleghi, che esaminando i dati del passato si rileva che la percentuale della quale vi ho detto è la più bassa che si sia potuto avere in questi ultimi tempi, ad eccezione degli anni della guerra, vicini o immediatamente dopo la guerra, per i quali si sono avute percentuali ancora più basse.

Allora che cosa è che ha prodotto questo regresso nella esportazione? Evidentemente vi deve essere una ragione. Il regresso nelle esportazioni è dovuto al fatto che l'automobile italiana non si trova nelle stesse condizioni di quella estera, perché noi graviamo la produzione di ciò che viene ritenuto necessario, mentre all'estero si grava la vendita. Cosicché, due macchine, una italiana ed una estera, si trovano in queste condizioni: quando si vende la nostra macchina, essa viene gravata di due tasse, quella nostra sulla produzione e quella del paese estero; sulla vendita, invece, una macchina estera è gravata da una sola tassa, cioè da quella di vendita. Evidentemente, il costo della nostra macchina dovrà risultare maggiore.

Ma questo non basta. Noi siamo naturalmente una nazione povera, non abbiamo materie prime e ci dobbiamo rivolgere, per acquistarle, ai paesi esteri, i quali, quando ci vendono le materie prime non concedono a noi quelle agevolazioni che essi fanno certamente alle loro industrie che si occupano di automobilismo. Quindi, per noi vi è anche questo maggiore onere. V'è poi la questione del costo dei trasporti che contribuisce, essa pure, a porre in condizioni di inferiorità i nostri prodotti automobilistici. Ben diverse sono le condizioni degli altri paesi: la Francia su 350 mila autoveicoli prodotti ne ha esportato nel 1950 ben 117 mila, cioè un terzo; la Gran Bretagna su 773 mila ne ha esportato 542 mila, cioè addirittura il 70 per cento. Vi è, quindi, un punto che bisogna approfondire, per cercare di eliminare questa disparità

di trattamento che naturalmente ha una non lieve influenza sull'andamento generale della nostra economia. Evidentemente l'obiettivo da raggiungere sarà di ridurre i costi e di aumentare la produzione creando nuovi sbocchi anche all'estero e cercando di diffondere l'automobile all'interno.

Sulla questione dei costi influisce, evidentemente, il problema della produttività. Anche in questo campo siamo al di sotto di molti paesi esteri e quindi bisogna modificare le attrezzature, migliorandole, per ridurre i tempi di produzione e quindi il costo dei prodotti. Bisognerà pure tenere presente l'importanza che hanno i lavoratori nei confronti della produttività, bisognerà fare in modo che essi amino il lavoro, sentano la gioia del lavoro, e cioè che essi sentano di non essere considerati come condannati ai lavori forzati, ma di essere trattati con la più ampia comprensione. Il trattamento dei lavoratori è un fattore che bisognerà curare con particolare diligenza, anche agli effetti degli obiettivi economici cui ho accennato: bisogna che aleggi uno spirito di fraternità fra i dirigenti, gli azionisti ed i lavoratori; ciò costituirà certamente un elemento prezioso per la migliore produttività dell'azienda e per creare condizioni atte ad assicurare il buon andamento dell'azienda stessa, il quale si ripercuoterà non soltanto sul bilancio aziendale, ma sul benessere degli stessi lavoratori.

Esaurito il tema delle esportazioni, passo a parlare della circolazione automobilistica nel nostro paese. Anche in questo campo un certo progresso vi è stato: oggi circolano in Italia 576 mila unità che, raffrontate ai 46 milioni e 700 mila abitanti, danno una densità di 1 autoveicolo ogni 81 abitanti, mentre l'anno scorso la densità era di 1 a 95. Interessante diventa l'esame, se si scende a considerare la densità di circolazione in ciascuna delle regioni del nostro paese. Naturalmente le regioni settentrionali sono di gran lunga in testa: nel Piemonte vi è un'automobile ogni 45,2 abitanti, in Lombardia una ogni 46,2, altre regioni si aggirano intorno alla media nazionale di una auto ogni 81 abitanti, ma parecchie altre da tale media sono molto lontane; ed io queste devo citarle. Per esempio, la Campania ha 1 autoveicolo su 101 abitanti; gli Abruzzi 1 su 167; la Sardegna 1 su 172; le Puglie 1 su 175; la Sicilia 1 su 174; la Calabria 1 su 242; la Basilicata 1 su 275. Questo significa che il Mezzogiorno, in fatto di sviluppo dell'automobilismo, è molto indietro, e ciò è un male: per conto mio è questa una delle ragioni per le quali

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

il Mezzogiorno non si è potuto sviluppare adeguatamente. Nel Mezzogiorno bisogna dare incremento e diffusione all'automobilismo, perché l'automobilismo porta lavoro e quindi diminuisce la disoccupazione. Quando affermo che occorre sviluppare l'automobilismo nel Mezzogiorno, non parlo a titolo campanilistico, né parlo soltanto a favore di tale parte dell'Italia, ma parlo anche a favore di quelle zone dove esistono industrie automobilistiche; ed io, pur essendo palermitano, difendo l'automobilismo perché sento con ciò di difendere tutti i lavoratori d'Italia: quelli del nord, quelli del centro e quelli del sud.

Ma v'è anche un altro elemento da considerare, ed è questo: il Piemonte, ad esempio, ha un indice di importanza economica di 11,416, ma ha un indice di circolazione automobilistica di 13,310, mentre la Lomnardia ha un indice di circolazione degli autoveicoli di 22,942 ed un indice di importanza economica di 22,294. Ciò è importante al fine di stabilire l'influenza che lo sviluppo dell'automobilismo ha sull'importanza economica di una regione: i dati sopradetti mostrano che l'automobilismo ha contribuito in maniera decisiva al progresso e allo sviluppo economico di quelle regioni. Se noi dunque svilupperemo l'automobilismo anche nelle altre regioni più povere o meno progredite, noi contribuiremo ad elevare l'indice di importanza economica anche di queste ultime regioni. Bisogna, quindi, incrementare l'automobilismo e diffonderlo quanto più è possibile, perché esso è un mezzo di progresso e di civiltà, ed è un mezzo indispensabile per lo sviluppo ed il potenziamento economico del paese.

Naturalmente non si possono fare confronti tra lo sviluppo automobilistico dell'Italia e quello dell'America, ma tale raffronto si può ben fare con altri Stati europei, come ad esempio la Francia. Gli Stati Uniti — beati loro! — hanno 48 milioni di autoveicoli circolanti, con una densità di circolazione di 1 autoveicolo ogni 3,1 abitanti; la Francia ha una densità di circolazione di 17, l'U.R.S.S. una densità di 74,8 e l'Italia una densità di 81.

Noi ci troviamo, quindi, in una situazione di vera arretratezza.

Ora, le osservazioni che ho fatto, e che non vogliono avere sapore di critica, mi portano a due considerazioni. La prima è che l'automobilismo italiano è stato effettivamente gravato da una pressione fiscale che io, a titolo personale, dichiaro eccessiva. La seconda è che questa pressione grava su

tutti e tre i settori automobilistici, cioè sulla produzione, sulla circolazione e sulla esportazione.

Allora, cosa bisogna fare? A mio modo di vedere, gli elementi sui quali occorre agire sono due: la tassa di circolazione e il prezzo del carburante.

Naturalmente, chi volesse fare opposizione al mio discorso potrebbe dire subito: tu parli dello sviluppo dell'automobilismo quando sai che è stato annunciato l'aumento della tassa di circolazione. Io risponderei subito, come rispondo, che le battaglie si debbono combattere quando sembra che sia più difficile vincerle! Ed io combatto la mia battaglia anche se vi è stato questo annuncio. Espongo le mie idee nella speranza che non rimangano soltanto come parole buttate al vento, ma nella speranza che esse possano essere raccolte e servano a seminare qualche cosa di utile per il nostro paese.

Naturalmente, io qui non posso ora fornire elementi tecnici, né fare — come si dice — i conti; io qui dico quel che ritengo sia facilmente dimostrabile; e coloro che conoscono l'argomento potranno convincersi che effettivamente, facendo nel modo da me proposto, si può risolvere il problema dell'automobilismo senza con questo pregiudicare il gettito fiscale, anzi aumentandolo, e senza adottare quei provvedimenti di aggravamento fiscale che sono stati annunciati.

Vi sono — ripeto — alcuni provvedimenti i quali, secondo me, potranno contribuire facilmente alla risoluzione del problema dell'automobilismo.

Io proporrei, anzitutto, la riduzione del prezzo di vendita del carburante seguendo un certo piano. Quando parlo di piano intendo dire che, trattandosi di un problema che non può essere risolto di punto in bianco, occorre un certo tempo per la sua attuazione. Io proporrei, per prima cosa, di ridurre di 5 lire il prezzo di vendita del carburante negli anni dal 1952 al 1956 per portare il prezzo di vendita del carburante a 50 volte quello anteguerra (o press'a poco).

Sarei altresì favorevole ad una esenzione totale dalla tassa di circolazione per le autovetture circolanti nelle regioni depresse. Poiché occorre intensificare lo sviluppo della motorizzazione nelle regioni depresse, è ovvio che, esentando le macchine ivi circolanti dal pagamento della tassa di circolazione, si fa venire meno un ostacolo che costituisce remora a quello sviluppo.

Quali sono le regioni depresse? In primo luogo quelle del Mezzogiorno, ed anche qual-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

che regione dell'alta Italia, come ad esempio la Venezia Giulia, che ha 1 autoveicolo ogni 106,7 persone (io ritengo che *grosso modo* si possano senz'altro considerare depresse, sotto il profilo della circolazione automobilistica, le regioni in cui circola 1 autoveicolo ogni 120 persone, dato che la media nazionale è di 1 autoveicolo ogni 80 abitanti; comunque, anche questo punto potrà formare oggetto di discussione).

È necessaria, poi, l'esenzione totale dalla tassa di circolazione, nel primo anno di circolazione, per le autovetture di nuova fabbricazione.

PRESIDENTE. Onorevole Petrucci, non le sembra che questo suo intervento sarebbe stato più opportuno in sede di discussione del bilancio delle finanze?

PETRUCCI. Signor Presidente, per una ragione tattica ho scelto questa sede, in quanto ritengo che il ministro delle finanze non possa rendersi subito conto di problemi concernenti i trasporti, se il ministro dei trasporti non lo pone in condizioni di rendersene conto. Infatti ciascun dicastero svolge la propria attività nel settore di sua competenza e l'amministrazione finanziaria, quando ha bisogno di aumentare il gettito fiscale, si limita ad eseguire una semplice operazione aritmetica per reperire i fondi di cui ha bisogno; e così opera anche nei confronti dell'automobilismo.

PRESIDENTE. In sostanza ella desidera che il ministro dei trasporti si renda interprete di queste esigenze presso il collega delle finanze.

PETRUCCI. Esattamente. Desidero che il ministro dei trasporti ponga allo studio questo problema e lo segnali al ministro delle finanze e che, se del caso, le due amministrazioni discutano insieme la materia, dato che ambedue sono ad essa interessate. Per questa ragione ho scelto il bilancio dei trasporti per prospettare le inderogabili esigenze dell'automobilismo.

Ripeto ancora una volta che le mie non sono delle formali proposte, ma delle indicazioni, non potendo certamente io pretendere di impegnare il ministro dei trasporti a fare delle dichiarazioni circa l'accettazione o meno di esse.

Propongo inoltre una riduzione del 70 per cento della tassa di circolazione per le autovetture da piazza e da rimessa circolanti nelle regioni non depresse; una riduzione del 50 per cento sulla tassa di circolazione per le autovetture circolanti in regioni non depresse; una riduzione del 50 per cento

sulla tassa di circolazione per gli autocarri circolanti nelle regioni depresse; e lo sblocco delle licenze concernenti il trasporto merci. Infatti, in tali zone, anche il problema degli autocarri è importante, dato che nelle regioni depresse lo sviluppo della circolazione di questi mezzi è piuttosto arretrato.

Queste mie proposte mirano in definitiva a procurare un maggior consumo di carburante e, quindi, dato che su ogni litro di carburante gravano ben 86,20 lire di tasse, ad assicurare un maggior gettito fiscale complessivo. Pur tenendo conto del minor introito fiscale derivante dalla riduzione delle tasse, si avrebbe un notevole beneficio per le finanze dello Stato in quanto tale minor gettito verrebbe largamente compensato dal gettito prodotto dal maggior consumo di carburante. Di questo, ed esprimo il mio parere di tecnico, sono profondamente convinto. È da tenere poi in molta considerazione il fatto che l'automobilismo dà luogo ad un ciclo altamente produttivistico. Infatti applicando queste agevolazioni, si aumenterebbe il numero delle macchine in circolazione e, quindi, si creerebbe nuovo lavoro per meccanici, carrozzieri, verniciatori, conducenti, ecc., dato che l'industria automobilistica fornisce lavoro a numerose categorie di lavoratori, e completamente a circa 700 mila lavoratori.

Onorevoli colleghi! Ho insistito sullo sviluppo dell'automobilismo perché questo è strettamente collegato al turismo. Infatti, il turismo, che rappresenta una fonte non indifferente di entrate per l'economia nazionale, è anche molto alimentato dall'automobilismo.

Il potenziamento dell'automobilismo e del turismo va anche a beneficio della disoccupazione, perché crea nuove fonti di lavoro per le diverse categorie di lavoratori.

Naturalmente per sviluppare al massimo l'automobilismo è necessario curare in modo particolare le strade. Le strade devono rispondere alle esigenze del traffico moderno, per rendere agevole il traffico automobilistico. Esse dovranno essere costruite secondo gli ultimi accorgimenti tecnici e rettificare, se necessario, nei punti in cui queste rettifiche si rendano indispensabili, soprattutto in considerazione della velocità che possono raggiungere le moderne automobili.

In questi ultimi tempi si sono verificati molti incidenti stradali, che hanno colpito ben 3100 persone provocando danni per circa 35 miliardi. Anche questo problema è stato affrontato nel convegno di Stresa, dove è stata rilevata l'assoluta necessità di apprestare i mezzi per far diminuire gli incidenti,

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

che con troppa frequenza si devono lamentare sulle nostre strade. Anche l'onorevole Mattarella, che partecipò a quel convegno, si rese interprete di queste esigenze e promise al riguardo un concreto interessamento del Governo.

Quando si parla di automobilismo, è naturale che si debba anche parlare di linee automobilistiche. Tutti sanno che lo sviluppo delle linee automobilistiche ha dato luogo al famoso problema della strada e della rotaia. Questa questione si dibatte da molto tempo, specie in congressi che si sono tenuti in questi ultimi tempi. I punti di vista sono i più vari; io sostengo che la questione debba essere esaminata con la massima ponderazione possibile.

È necessario anche, in questo campo, giungere a un coordinamento in materia di trasporti, il quale, come è stato ormai riconosciuto in detti congressi, dovrà essere basato su tre punti fondamentali, e cioè: a) che gli utenti abbiano libertà di scelta nei confronti dei mezzi di locomozione; b) che essi possano contare sul massimo dei servizi; c) che la spesa che essi dovranno sostenere sia la minima possibile, tenendo conto dei costi effettivi dei trasporti. Il coordinamento, onorevoli colleghi, ha una particolare importanza per l'economia del paese, e mi trovo quindi nella necessità di richiamare l'attenzione del ministro sulla questione del costituendo Consiglio superiore dei trasporti, che non si sa bene dove sia andato a finire.

MALVESTITI, Ministro dei trasporti. Non dipende più dal Ministero; il relativo disegno di legge è qui alla Camera.

PETRUCCI. Lo so: ho voluto solamente rivolgere una preghiera al ministro perché solleciti la discussione di questo disegno di legge, per evitare che si attribuisca a lui la colpa del ritardo.

PRESIDENTE. Allora, onorevole Petrucci, perché non ce ne occupiamo in quella sede?

PETRUCCI. Faremo così, signor Presidente.

In sostanza, per quanto riguarda il coordinamento in materia di trasporti su strada e su rotaia, a mio avviso, gli elementi per attuarlo vi sono già. Ho parlato in favore dell'automobilismo, perché il suo sviluppo rappresenta, per conto mio, una grande fonte di ricchezza per la nazione, ma non posso non sostenere che anche la ferrovia dovrà essere curata e perfezionata per poter soddisfare alle più moderne esigenze, in quanto la ferrovia non potrà morire, e non morrà.

Desidero ora trattare un argomento che è stato già oggetto di approfondito esame da parte di qualche collega: la questione delle tariffe ferroviarie.

L'azienda delle ferrovie dello Stato ha una notevole importanza, e tutti vorrebbero che essa rappresentasse soltanto, puramente e semplicemente, un'azienda statale. Ma noi questo non dobbiamo pensarlo. Si sostiene che il prezzo delle tariffe debba essere stabilito in base a criteri politici; ma io sono dell'avviso che lo Stato, pur tenendo conto delle necessità della collettività, debba gestire l'azienda ferroviaria seguendo anche criteri industriali, perché non si può gestire un'azienda sempre in pura perdita.

Il ministro ha detto che il disavanzo, in un modo o nell'altro, verrebbe a gravare sulle spalle del popolo italiano; ma, se deve essere sempre il popolo a pagare, vediamo di affrontare il problema in modo da risolverlo nel miglior modo possibile. Certo, le tariffe influenzano tutta l'attività nazionale, e noi dobbiamo preoccuparcene; ma non dobbiamo dimenticare che un'azienda non si può — ripeto — gestire sempre in pura perdita.

Quindi, bisogna esaminare il problema con assoluta ponderatezza, tenendo conto dell'influenza che esso ha in ogni campo dell'economia nazionale per adottare una soluzione che, soddisfacendo le esigenze comuni della collettività, non metta lo Stato in condizione di dover spendere dei miliardi che dovrebbero essere destinati ad altro campo pure necessario per la collettività. Bisogna in sostanza considerare che, in un modo o nell'altro, è sempre il popolo che paga.

Io non dico di aumentare le tariffe senza alcun criterio. La percentuale di aumento dovrà essere fissata in seguito ad un esame approfondito del problema, esame che dovrà essere fatto con alto senso di responsabilità.

Qualche collega ha detto al ministro che egli deve tenere in maggior conto quello che dicono i deputati e non quello che dicono i funzionari delle amministrazioni quando indicano le soluzioni dei vari problemi prospettati in materia ferroviaria. Io non ritengo di fare un torto ai colleghi dicendo che nelle amministrazioni vi sono funzionari — di alto grado o no — i quali hanno un senso di responsabilità così elevato che non hanno niente da invidiare a nessuno; e noi non dobbiamo essere diffidenti verso gli organi tecnici dell'amministrazione ferroviaria: essi, come noi, non mancano di agire con coscienza e nel-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

l'interesse della collettività, e risolvono i vari problemi loro sottoposti con spirito di giustizia. Si tratta, comunque, di una questione di limite, in quanto non è giusto fare spese eccessive quando debbono essere evitate e non è nemmeno giusto non fare quel che si dovrebbe fare.

Noi deputati non dobbiamo affatto pensare che le amministrazioni dello Stato non facciano il loro dovere, mentre noi lo facciamo. Tutti dobbiamo compiere il nostro dovere, sia il Parlamento, sia le amministrazioni statali; e noi non dobbiamo essere diffidenti verso le amministrazioni perché dobbiamo lavorare tutti insieme nell'interesse superiore del paese e quindi del popolo italiano.

Per quanto riguarda la ricostruzione ferroviaria e l'ammodernamento degli impianti laddove risulterà necessario, è stata invocata in proposito l'attenzione del Governo. Io non intendo entrare nel merito. Desidero però sottolineare che, se noi dobbiamo chiedere alla amministrazione ferroviaria di dar corso ai provvedimenti necessari, dobbiamo porla altresì in condizione di far fronte a questa esigenza.

Si tratta naturalmente di una spesa di miliardi. Come trovarli? Bisogna fare in modo che l'ammodernamento si faccia, ma con mezzi che l'amministrazione non potrà trarre che dalle tariffe, contenendole, però, sempre entro i limiti a cui ho accennato precedentemente.

Le linee automobilistiche costituiscono un argomento che deve essere tenuto in massimo conto, perché vi sono le concessioni scadute. Bisogna, una volta per sempre, modificare la legge perché queste concessioni automobilistiche siano poste in condizione di poter funzionare, in quanto vi sono impiegati ingenti capitali e gli interessati desiderano giustamente avere la sicurezza dell'avvenire. Senza dubbio il Governo farà tutto quel che dovrà fare in questa materia per soddisfare questa esigenza.

Onorevoli colleghi, devo concludere. Se ho ecceduto vi faccio le mie più ampie scuse. Vuol dire che mi ha condotto a ciò la passione che ho sull'argomento. Il mio interessamento in favore dello sviluppo dell'automobilismo in Italia è per il bene della nazione, per il progresso del popolo italiano; di questo popolo lavoratore che cerca lavoro ed è più che giusto lo abbia anche mediante lo sviluppo dell'automobilismo, perché da tale sviluppo esso ricaverà grande benessere per il suo avvenire. *(Applausi al centro e a destra — Congratulazioni).*

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Covelli, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerato il sistema che regola le concessioni automobilistiche,

impegna il ministro dei trasporti:

a) a disporre perché, nelle concessioni di linee automobilistiche, il diritto di preferenza non venga attuato, come attualmente accade, in modo da favorire il costituirsi di monopoli aziendali che, oltre ad ostacolare il sorgere e l'affermarsi di piccole ditte a struttura familiare, che svolgono una essenziale funzione sociale ai fini del traffico, pregiudicano costantemente le preminenti possibilità di sviluppo, e qualche volta le stesse condizioni di vita, delle popolazioni più disagiate;

b) a disporre perché non vengano, come attualmente accade, facilmente e frequentemente imposti divieti di servizio locale che, se favoriscono le grandi ditte concessionarie — implacabili nella loro sete di monopolizzare tutte le fonti di traffico — non corrispondono alle esigenze di quelle popolazioni le quali, sprovviste di ogni comunicazione ferroviaria, si vedono private della possibilità di usufruire di tutti i mezzi che attraversano il loro comune;

c) a disporre perché siano rapidamente e favorevolmente esaminate e accolte le richieste di concessioni intese a collegare — specie là dove mancano del tutto le comunicazioni ferroviarie — i comuni con il loro rispettivo mandamento e circondario e con le scuole più vicine, negando l'efficacia del diritto di preferenza quando questo è richiesto da ditte concessionarie di linee a grande raggio con l'evidente finalità di consolidamento monopolistico ».

Ha facoltà di parlare e di svolgere il suo ordine del giorno.

COVELLI. L'onorevole Petrucci ha parlato diffusamente dell'automobile e, innanzi a tanta competenza, io sono confortato dalla volontà di mantenere la promessa fatta al Presidente di essere brevissimo, aggiungendo qualche dettaglio che è sfuggito al suo esame. Anche perché, pur essendo esauriente la relazione su questo particolare e delicato settore — e qui l'automobile diventa problema di autolinee — essa non è stata però sufficientemente conclusiva.

Dirò che la relazione risente un po' di talune esigenze napoletane che, se sono esigenze napoletane, diventano esigenze cam-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

pane; ed io sono portato non tanto a consolidare le opinioni espresse dall'onorevole relatore, quanto per certi punti a contrastarle. Onorevole ministro, il mio ordine del giorno le rivela un po' le condizioni di disagio nelle quali vivono talune province del meridione, in cui, mancando le linee di comunicazione ferroviarie, il problema delle autolinee è più sentito e in cui, presenti come sono alcune piccole ferrovie a scartamento ridotto, il problema delle autolinee diventa più scottante; infatti, neanche a dirlo — e qui sono in contrasto con l'onorevole relatore — sono proprio queste piccole linee di comunicazioni ferroviarie (come quella, menzionata dall'onorevole relatore, di Piedimonte d'Alife, cui io aggiungerò quella di Nola-Baiano) a costituire gli ostacoli permanenti allo sviluppo del traffico campano e di tutte le regioni della Italia meridionale là dove esistono linee similari.

Onorevole ministro! Si parla e si chiede di coordinare la rotaia con la strada (esigenza l'una dell'altra) e col corrispettivo delle esigenze sociali, e si parla di volere comunque dare alle popolazioni sprovviste di mezzi di comunicazione ferroviaria la possibilità di poter normalmente soddisfare le preminenti esigenze di vita; ma in tutta la prassi fin qui seguita dagli organi responsabili del Ministero dei trasporti, tutto è a rovescio.

Mi spiego. Devo dare atto al Ministero dei trasporti del nuovo orientamento portato nell'ambito dell'ispettorato generale per la motorizzazione. Era ora che venisse finalmente liquidato il conflitto tra la competenza tecnica e quella amministrativa; era ora che si desse al funzionario amministrativo di quell'ispettorato lo stesso prestigio, la stessa possibilità di carriera, e soprattutto lo stesso diritto a potere e dover vedere i problemi inerenti a quell'ispettorato con la stessa competenza del tecnico, almeno per quanto riguarda i servizi particolari assegnati alla competenza dell'ispettorato generale. E devo dire che un progresso in questo settore si è verificato dal momento in cui la direzione dell'ispettorato della motorizzazione è passata nelle mani di un funzionario amministrativo. Qui non si vuol togliere niente alla competenza e alla efficacia del tecnico; qui si vuole soltanto affermare che tutti i problemi più scottanti che interessano il traffico nelle regioni e province dove le ferrovie mancano e dove, invece, più vigilmente frequente dev'essere l'uso dell'autolinea, sono problemi più di carattere amministrativo che tecnico. Le controversie che sorgono ad opera soprat-

tutto delle grandi linee concessionarie, e i cavilli che vengono fuori da queste piccole ferrovie a scartamento ridotto, si risolvono, tutti, in esami di diritto, in esami di competenza amministrativa, in esami di concorrenza, in esami insomma di argomenti che, a nostro modesto avviso, possono essere più profondamente vagliati dai funzionari amministrativi che non da quelli tecnici.

E, se questo principio dovesse essere accettato, consiglieri il ministro di voler esaminare la possibilità di ottemperare alle stesse esigenze, nel senso da me indicato, anche per gli ispettorati compartimentali, dove l'ispettore o il direttore spesso si astraie dal problema di dettaglio. Sono tutti problemi di dettaglio quelli che incidono sul traffico delle regioni più disagiate; e sono tutti problemi amministrativi là dove avviene (come avviene presso l'ispettorato compartimentale di Napoli e come credo che avvenga ovunque si presentino condizioni analoghe) che il direttore del compartimento è nello stesso tempo il controllore e il controllato. La Piedimonte d'Alife è nientemeno che diretta responsabilmente dal direttore del circolo compartimentale di Napoli, il quale direttore dovrebbe controllare l'attività della Piedimonte d'Alife stessa: non solo, ma dovrebbe risolvere tutte le pratiche relative ai diritti di preferenza che questa società vanta rispetto a tutti i traffici affini e collaterali.

Ora, questo è problema a se stante, che va esaminato con la dovuta serietà (perché è enormemente ridicolo che lo stesso direttore del circolo compartimentale debba controllare una società di cui lui stesso è responsabilmente il direttore), e io tengo a chiederle che, nell'interesse di tutti i comuni toccati o sfiorati dalla Piedimonte d'Alife, venga a cessare quell'implacabile diritto di preferenza che il più delle volte, come si è verificato finora, neutralizza ogni possibilità di traffico.

Ma il problema vero è quello della tendenza al monopolio delle grandi ditte concessionarie, tendenza di cui dirò che, dal momento in cui la direzione generale è stata assunta da un funzionario amministrativo degno della migliore considerazione per la sua competenza e obiettività, va decrescendo, ma non è in via di risoluzione; comunque, il monopolio di queste ditte concessionarie, onorevole ministro, è il principale ostacolo e la negazione della stessa politica di trasporti ch'ella tende a instaurare.

Le faccio dei casi (il commento lo farà la Camera nel momento in cui il mio ordine del giorno sarà posto in votazione). La provincia

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

di Avellino è la più disagiata dal punto di vista delle comunicazioni ferroviarie. Tutto il traffico della provincia di Avellino, onorevole ministro, è dirottato attraverso Benevento, in concorrenza addirittura col traffico ferroviario statale, allungando il percorso (e, quindi, aumentando il disagio dei viaggiatori) per una sola ragione: per non incidere niente meno che sul traffico della Nola-Baiano, cioè di un piccolo tratto ferroviario che parte da Napoli e si ferma a metà strada tra Napoli e Avellino. Non vi è un mezzo di trasporto in provincia di Avellino (uno solo!) che possa raggiungere Napoli (sede naturale di tutti gli affari, di tutte le pratiche, di tutta la vita la più modesta di queste popolazioni della Campania) senza dover fare il giro più lungo, passare per Benevento, e incidere sensibilmente sul traffico della ferrovia dello Stato: e tutto ciò per non molestare il traffico di una ferrovia sovvenzionata quale è la Nola-Baiano!

Vi è stato un caso: finalmente si è potuto superare lo sbarramento della Nola-Baiano a una sola condizione: che la Nola-Baiano si mettesse d'accordo con un'altra società, monopolistica anch'essa, dividendo a metà le linee automobilistiche e i guadagni relativi. Solo a questa condizione! È la immoralità portata, a sistema; è, niente meno, la preminenza sancita dell'interesse di un'azienda su quello particolare delle popolazioni (insisto, le più disagiate), perché non si vorrebbe che in provincia di Avellino e in altre dell'Italia meridionale si fosse serviti dai mezzi ferroviari come nelle altre regioni e province. Ora, noi non stiamo a chiedere al Governo sacrifici infiniti, in un momento in cui il Tesoro non ha possibilità tali da impostare problemi di grande rilievo; ma almeno non si sottoponga la vita di intere province e di un'intera regione all'arbitrio, onorevole ministro, confortato e qualche volta protetto da organi responsabili del Ministero!

A questo punto, onorevole ministro, voglio accennare a una indispensabile opera di rivalutazione di alcune di queste province, nelle quali il Governo è intervenuto (perché, non dirlo?, generosamente a istituire la scuola media, la scuola primaria, la scuola secondaria, nonché a potenziare taluni uffici amministrativi e fiscali. Non si riesce, onorevole ministro, ad avere dal Ministero dei trasporti una sola concessione che possa collegare i comuni al loro mandamento, al loro circondario, e portare le popolazioni scolastiche di questi comuni disagiati alle loro naturali scuole; e ciò solo perché una di queste grandi ditte concessionarie, passando nel compren-

sorio di questi comuni o lambendo addirittura, con finalità del tutto diverse, alcuni di questi comuni, avanza il diritto di preferenza!

Cito un episodio, che può essere considerato un esempio di ciò che, secondo me, si diffonde su tutta la gamma delle comunicazioni su strada. Nel comune di Bonito, in provincia di Avellino, si è chiesta la concessione di una linea automobilistica, che portasse gli alunni alla scuola più vicina, e cioè nel comune di Mirabella, in quello di Fontanarosa e in quello di Taurasi, quindi in quello di Grotte e in quello di Ariano; si è poi chiesta una linea automobilistica che potesse portare i cittadini interessati agli uffici del proprio mandamento, cioè a Grottaminarda e ad Ariano. Non è stato possibile perché a metà del percorso fra Bonito e questi comuni passa una linea automobilistica della «Sita», la quale ha ottenuto dall'ispettorato compartimentale di Napoli che a una sola condizione potesse essere concesso un servizio automobilistico a questo comune nell'altro versante, e cioè alla condizione che questi alunni e questi cittadini, arrivati al bivio del comune di Bonito, ivi scendessero per aspettare l'arrivo dell'autobus della «Sita» e di esso servirsi. Praticamente, vale il diritto di preferenza della «Sita» anziché quello della popolazione scolastica del comune di Bonito.

Un altro esempio, onorevole ministro. Sulla San Giorgio del Sannio-Benevento, al momento in cui il disastro della guerra contrasse le comunicazioni, passavano per San Giorgio del Sannio alla volta di Benevento tre linee automobilistiche. Vivevano, in questa cittadina, otto famiglie, noleggiatrici di rimesse. Tutte e otto queste famiglie si videro asportare il proprio mezzo di vita dalla violenza dei tedeschi (esse vivevano con il modesto lavoro giornaliero, che consisteva nel trasportare i passeggeri, ove ve ne fossero, da San Giorgio del Sannio a Benevento). Al momento in cui questa gente è tornata dalla guerra e dalla prigionia, ha dovuto fare sforzi sovrumani per riacquistare i propri mezzi di vita. Ma, da quel momento, le linee automobilistiche sono diventate per lo meno quindici, con una intensificazione, proprio sul tratto San Giorgio del Sannio-Benevento, che è contro ogni finalità della linea originaria; e tutto ciò allo scopo di potersi accaparrare i passeggeri del tratto San Giorgio del Sannio-Benevento. Al momento in cui questi disgraziati, per resistere alla implacabilità della grossa ditta concessionaria, hanno chiesto all'ispettorato compartimentale di Na-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

poli una sola linea (disgraziati, che si erano consorziati!), si è avanzata la ditta Raffio che ha preteso il diritto di preferenza. In conclusione, la linea che questi consorziati, autentici miserabili, avevano chiesto senza alcun contributo del comune, è stata data alla ditta concessionaria, la quale pregiudizialmente ha voluto, preteso e ottenuto un lauto contributo del comune. Quindi, il paradosso arriva a questo punto: che grosse ditte concessionarie, per esercitare il diritto di preferenza, non soltanto tradiscono quelle istanze sociali che dovrebbero invece prevalere in provvedimenti di questo genere, ma addirittura pretendono (contrariamente ai più poveri) lautissimi contributi dei comuni interessati.

Ora, se il Ministero vuole orientarsi a mantenere questo consolidarsi progressivo del monopolio delle grandi ditte automobilistiche, è padrone di farlo. Però non ci vengano a dire, il Governo e il Ministero dei trasporti, di voler seguire, attraverso una nuova impostazione della politica dei trasporti, una maggiore possibilità di sviluppo del traffico. Le popolazioni meridionali sono vessate, letteralmente vessate, da tre o quattro grandi ditte automobilistiche le quali, per ogni iniziativa che parte dai comuni o da un gruppo di comuni, hanno spesso il modo, *absit injuria verbis*, con la collusione evidente di organi responsabili, di neutralizzare le più oneste proposte.

A questo proposito le denuncio formalmente quel che accade. Quando un deputato va a sostenere presso l'ispettorato di Napoli, ad esempio, una ragione nel modo e nel senso che ho indicato, può succedere che il colloquio avuto dal deputato col funzionario, o addirittura col direttore del circolo, sia integralmente ripetuto al responsabile della grande ditta automobilistica; e questa, per tema che il deputato possa portare direttamente al ministro la voce accorata delle popolazioni vessate, può far arrivare, prima, un telegramma da parte di un protettore *x* o di un sindaco di comune *y*, accaparrato per l'occasione, nel senso di far stabilire un diritto di preferenza assolutamente inesistente.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. E il deputato si fa sentire a sua volta dal ministro?

COVELLI. Il deputato si fa sentire in questo momento dal ministro. E, se ho preso la parola sul bilancio dei trasporti per denunciare queste lacune, ciò è anche perché sono confortato dall'orientamento che ella ha, e soprattutto dall'orientamento che a mano

a mano va attuando l'attuale direttore generale dell'ispettorato trasporti.

Le perplessità sono ancora molte, perché mi è parso in qualche occasione che la pressione politica continui a imperversare in taluni uffici della direzione generale dei trasporti al punto da neutralizzare tutte le più oneste proposte.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Io sono impermeabile alle pressioni politiche.

COVELLI. Le do atto di questo. Non solo, ma nel modo in cui qualcuno di questi miserabili è stato accolto da lei si è notata veramente una impostazione nuova, non tanto nella politica astratta dei trasporti, quanto nella visione concreta dei problemi che interessano queste popolazioni disagiate.

Onorevole ministro, le popolazioni dell'Italia meridionale, di cui in modestissima parte io mi faccio qui eco, si aspettano dal Ministero dei trasporti un controllo maggiore sul funzionamento dei circoli compartimentali: un funzionamento migliore e più responsabile; un funzionamento cioè che non metta in ridicolo tutti gli sforzi che il Ministero in sede centrale compie in questo senso.

Si sta verificando all'ispettorato di Napoli e in qualche altro ispettorato dell'Italia meridionale (dopo la felice iniziativa della istituzione e convocazione di comitati nei quali il Ministero saggiamente provvede a mandare funzionari di Roma per ascoltare, insieme col direttore e coi funzionari del circolo, le istanze degli interessati e delle popolazioni rappresentate) questo: che, mentre in questi comitati — o badi che si verbalizza tutto — vengono appianate tutte le divergenze e si riesce qualche volta a impegnare il direttore del circolo o il funzionario del Ministero a esprimere la propria opinione su un problema, nei rapporti che vengono a Roma non solo si travisano le impostazioni sancite in quel comitato, ma addirittura le si presentano in maniera opposta. Che cosa accada dal momento in cui i responsabili di quei comitati redigono il verbale al momento in cui dal verbale si trae il rapporto per Roma, esattamente non si sa: certo accadono cose stranissime, forse per la cattiva memoria che i direttori dei circoli hanno intorno alle soluzioni prospettate per i singoli problemi. Per fortuna la capacità e la obiettività dell'ispettorato generale dei trasporti, particolarmente ora col nuovo direttore, qualche volta ferma i rapporti, quando i contrasti e le stranezze vi risultano più evidenti; se ciò non fosse, verrebbero sistematicamente compiuti i più gravi errori e i più gravi soprusi a esclusivo favore di grosse

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

ditte concessionarie e a danno delle popolazioni interessate. Le quali popolazioni, onorevole ministro, si aspettano, pertanto — come dicevo — uno sguardo molto più comprensivo sulle necessità dei circoli compartimentali, che non sono di sviluppo o di miglioramento ma sono necessità essenziali di vita; e soprattutto si aspettano una difesa contro l'implacabilità delle grosse ditte concessionarie, che sono poche, sì, ma tolgono ogni possibilità di uscire da questo stato di cose.

« Ma non vi è la legge? », si potrà chiedere qualcuno. In effetti, dinanzi alla maestà della legge dovrebbero scomparire gli abusi e i soprusi; ma, onorevole Malvestiti, troppo spesso accade che la legge che regola la concessione di linee automobilistiche sia applicata in contrasto con lo spirito che ne ha determinato l'approvazione e, quel che è più strano, che ogni travisamento in tale applicazione sia sempre compiuto a favore dei grandi complessi monopolistici dei trasporti. Il diritto di preferenza, per esempio, onorevole ministro, è indiscutibilmente sancito dalla legge, ma in modo da tenere ben presenti le esigenze di ordine sociale; invece, quanto si è lontani da ciò nell'applicazione! Allo stesso modo il divieto di servizio locale non è sancito da alcuna legge, ma lungo le arterie principali non è infrequente vedere gli amministratori delle grosse aziende appostati con il pretore o il vicepretore allo scopo di fermare le autolinee che passano per vedere se esse hanno caricato passeggeri nei comuni attraverso i quali sono transitate, e ciò anche se quelle autolinee sono eventualmente le uniche di cui quei passeggeri possono servirsi per tutta la giornata. Le popolazioni meridionali, onorevole ministro, soprattutto quelle lontane dai mezzi di comunicazione ferroviaria, invocano, pertanto, di poter disporre di tutti i mezzi di trasporto che passano attraverso i loro comuni; e, se occorre che ciò sia sancito dalla legge, queste popolazioni, onorevole ministro, vi chiedono di non perdere tempo, affinché questa possa essere veramente una delle premesse più solide nella impostazione di una nuova politica dei trasporti.

Io qui le ho fatto degli accenni particolari. Mi auguro che l'onorevole relatore, meridionale come me, pur nell'obiettività richiesta dalla sua funzione di relatore del bilancio dei trasporti, e quindi con riferimento alla gamma nazionale di questo problema, voglia dare, se lo crede, il minimo possibile di conforto a questa impostazione. Il giorno in cui l'onorevole Jervolino si sarà svestito della sua funzione di relatore, io sono convinto che non

potrà non ripetere qui, in quest'aula, le stesse considerazioni e le stesse osservazioni che ho fatto io.

L'ordine del giorno che ho presentato, onorevole relatore, può, io credo, incontrare, almeno nella parte essenziale, il suo appoggio; sarei poi veramente lieto se esso potesse esser fatto proprio anche da lei, per impegnare più solennemente il Governo alla sollecita emissione di provvedimenti che possano ovviare alle difficoltà che io qui ho denunciato.

Ho finito. Parlando da questi banchi si parla dai banchi dell'opposizione al Governo; ma in questi problemi, in cui la politica non entra, noi saremmo lieti di dimenticare la nostra opposizione per dare il massimo appoggio a quel ministero che fosse veramente all'avanguardia nella soddisfazione delle esigenze legittime delle popolazioni, in questo caso meridionali.

Noi impegniamo moralmente il ministro a dirci nella replica quanto può fare in relazione alla soddisfazione di questi problemi, e soprattutto l'obblighiamo fin da ora, dopo aver esaminato l'ordine del giorno da me presentato, ad accoglierlo perché, con un voto della Camera, il ministro possa più agevolmente portare a compimento quanto in esso è contenuto.

La legge che dovrà regolamentare la concessione di linee automobilistiche non è ancora uscita dall'ispettorato generale della motorizzazione: indiscutibilmente, essa rappresenta una delle maggiori difficoltà cui dovrebbe andare incontro l'ispettorato della motorizzazione. Aggiungerò che forse questa legge non è ancora uscita perché finora l'ispettorato è stato sempre diretto da un tecnico. Ora che la direzione generale ha alla testa un amministrativo, è soprattutto su questo tema e su questo problema che la capacità dell'amministrativo deve essere messa a profitto. Sono tutti problemi di diritto, oltretutto di tecnica. Di tecnica ve ne sono pochi.

Impegni l'ispettorato della motorizzazione a questo scopo e a questo intento e, creda a me, onorevole ministro, avrà reso veramente un servizio alle popolazioni le più disagiate, quelle le quali non potendosi giovare del mezzo inteso solamente come indispensabile, quello ferroviario, possono comunque soddisfare le loro legittime esigenze solo attraverso linee automobilistiche di comunicazione; e le popolazioni interessate saranno grate a lei, onorevole ministro, e al Governo, se questo sarà fatto nel tempo il più breve possibile e con una visione la più completa sul piano sociale e sul piano dello sviluppo delle condi-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

zioni di vita delle popolazioni disagiate. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Polano. Poiché non è presente, si intende che vi abbia rinunciato.

Non essendovi altri iscritti, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo agli ordini del giorno non ancora svolti. Il primo è quello degli onorevoli Troisi, Vocino, Castelli Avolio, Giuntoli Grazia, Delli Castelli Filomena, Fabriani, Caccuri, Semeraro Gabriele, Delle Fave, Gabrieli, Moro Aldo, Bavaro, Caiati, Petrilli, Concetti, Lecciso, Tozzi Condivi, Pignatelli, De' Cocci, De Maria, De Meo, Sedati, Monterisi, Codacci Pisanelli, Rocchetti e Giammarco:

« La Camera,

rilevato che la linea adriatica, servita ancora da trazione a vapore ed a binario semplice (ad eccezione del breve tratto San Severo-Foggia-Bari) è insufficiente rispetto al traffico, specie quello molto cospicuo dei prodotti ortofrutticoli, che dai centri di produzione delle regioni meridionali debbono essere avviati con la massima celerità ai valichi di confine per giungere sui mercati esteri in condizioni di freschezza e vincere la concorrenza di altri paesi meglio attrezzati per la organizzazione dei trasporti,

invita il Governo

ad adeguare i servizi ferroviari del litorale adriatico e jonico alle esigenze e all'incremento in atto della produzione agricola e industriale, disponendo che nel programma di potenziamento delle ferrovie statali, già annunciato nel discorso del Presidente del Consiglio del luglio 1951, da iniziarsi nell'esercizio 1952-53, siano inseriti con assoluta priorità i lavori relativi: a) al doppio binario Ancona-San Severo e Bari-Lecce; b) alla elettrificazione della linea Ancona-Lecce ».

L'onorevole Troisi ha facoltà di svolgerlo.

TROISI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'ordine del giorno che mi accingo ad illustrare brevemente, reca anche le firme degli altri colleghi pugliesi, molisani ed abruzzesi. Esso riguarda un problema annoso, di vitale importanza per lo sviluppo economico del progresso civile delle regioni centro-meridionali, cioè l'elettrificazione della linea Ancona-Foggia-Bari-Lecce e il raddoppio della linea medesima nei tratti ancora a semplice binario.

Obiettivamente, bisogna riconoscere il gigantesco sforzo di ricostruzione dei trasporti ferroviari, così duramente provati dagli even-

ti bellici. Tale sforzo appare molto evidente nel campo dell'elettrificazione, perché le distruzioni dei binari elettrificati sono state molto più gravi: circa il 90 per cento della consistenza al 1939. Dei 12 mila chilometri esistenti a tale data, nel 1945 ne rimanevano appena 1.200, essendo stati distrutti 10.200 chilometri. Al 30 giugno 1951, la consistenza è risalita ad oltre il 99,5 per cento, e praticamente ha raggiunto il livello dell'anteguerra.

Tralascio, per ragioni di brevità, di far cenno dei lavori di sviluppo e miglioramento della rete elettrificata, sostituendo in molti tratti al sistema della corrente trifase (10 mila volta) quello della corrente continua (3000 volta), sistema prescelto dall'amministrazione ferroviaria per l'unificazione. Tale sostituzione consente notevoli economie, calcolate dal 12 al 15 per cento; inoltre si sopprimono i ritardi che implica il cambiamento del locomotore.

Né posso far cenno, data la limitatezza del tempo concessomi, alla ricostruzione delle centrali elettriche delle ferrovie dello Stato.

Quest'opera di ricostruzione va ripresa, continuata, integrata dallo sviluppo e dall'ammodernamento dei trasporti su rotaia. Bisogna, con altrettanta obiettività, ammettere che il sistema delle comunicazioni del centro-sud è ancora arretrato rispetto alle necessità dei traffici ed alla incalzante concorrenza degli automezzi. Uno sguardo alla carta geografica della rete ferroviaria italiana consente di rilevare che lungo il versante adriatico e jonico, la dotazione ferroviaria è più rada. Da Ancona in giù (o, più esattamente, da Varano) si ha la trazione a vapore e, salvo il tratto San Severo-Bari, con binario semplice.

Sulla insufficienza di tale linea già ebbi l'onore di richiamare l'attenzione del ministro e dei colleghi in varie circostanze: nella relazione al bilancio dei trasporti per l'esercizio finanziario 1948-49, in un discorso del maggio 1950 e successivamente in varie interrogazioni. Non ripeto, quindi, motivi già esposti in tali occasioni. Dirò solo, richiamandomi alle discussioni ed ai voti formulati dal congresso dell'Associazione elettrotecnica italiana, svoltosi a Firenze nel settembre scorso, che la richiesta del nostro ordine del giorno corrisponde non solo ad una necessità, ma anche ad una inoppugnabile convenienza economica.

I vantaggi della trazione elettrica assumono molteplici aspetti, e non è qui il caso di addentrarmi in questa disamina; ma debbo

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

pure accennare a qualcuno dei lati più rilevanti, più salienti.

Così, per quanto riguarda le economie derivanti dalla sostituzione del carbone, che costituisce la più grossa partita delle nostre importazioni, si eliminano le spese relative ai depositi di carbone, al trasporto marittimo, allo scarico, al ricarico nelle locomotive, all'esercizio e manutenzione degli apparecchi di sollevamento, al guardianaggio ed al calo.

Si eliminano anche le spese per gli impianti dei rifornimenti di acqua e quelle relative alla depurazione delle acque incrostanti. L'eliminazione del fumo apporta una riduzione di spese non lievi per la manutenzione delle carrozze viaggiatori e per la stessa manutenzione dell'armamento, specie nelle gallerie. Infatti, gli studi e gli esperimenti hanno comprovato che le rotaie sono soggette ad una corrosione chimica ed elettrolitica e si può dire che queste grandi arterie del complesso organismo ferroviario, quali possono considerarsi le rotaie, soffrono di sclerosi, soprattutto quelle che attraversano le gallerie (per una lunghezza complessiva di circa 2.000 chilometri), essendo esposte ai più svariati agenti di corrosione: stillicidio di acque ferruginose, umidità e residui stagnati del fumo delle locomotive. La durata delle rotaie e dell'altro materiale di armamento connesso diventa più che doppia sulle linee elettrificate.

Ma, soprattutto, con la elettrificazione aumenta la « velocità commerciale » (detta anche velocità utile di viaggio), data dal rapporto fra la distanza delle stazioni estremo con il tempo impiegato a percorrerla. L'aumento della velocità è uno degli indici più significativi del progresso ferroviario e costituisce uno di quei fattori capaci di influire sulla diminuzione del cosiddetto « traffico limite », per cui si rendono più convenienti i trasporti ferroviari.

Oggi le velocità dei treni-derrate avviati lungo la linea adriatica sono troppo basse. Ciò costringe gli speditori, specie nel periodo estivo, a forti spese per la preraffrigerazione dei carri ed il ricambio del ghiaccio durante il viaggio. Si tratta di ingenti masse di materie prime e di altri prodotti da avviare ai mercati interni e soprattutto ai mercati esteri. Sono primizie, prodotti deperibili, che non possono rimanere a lungo nei depositi, ma debbono raggiungere lontane località di consumo e valichi di frontiera molto distanti.

L'elettrificazione della linea Ancona-Foggia-Bari-Lecce è uno strumento di efficace miglioramento di tutta la linea adriatica e di acceleramento dei trasporti ortofrutticoli

con l'estero, che formano una cospicua partita attiva della nostra bilancia commerciale.

La trazione elettrica, che importa la riduzione del peso morto della locomotiva, migliora la utilizzazione del materiale mobile e del personale, diminuisce la spesa per la manutenzione e l'esercizio dei treni, e quindi, in definitiva, aumenta la produttività della azienda ed accresce la capacità di traffico delle linee, sia per la maggiore velocità, sia per il più alto tonnellaggio dei treni, potendosi con i locomotori elettrici sfruttare al massimo grado l'aderenza delle ruote motrici alle rotaie. Con l'aumento del traffico si riduce il costo della così detta « tonnellata chilometro virtuale rimorchiata », cioè il trasporto di una tonnellata per la distanza di un chilometro su di una linea piana e senza curve.

Altri motivi si possono addurre in favore dell'ammodernamento della linea adriatica, che ha una sua funzione internazionale per il transito dei passeggeri dal Nord-Europa ai paesi dell'oriente. Tale funzione va ripresa e favorita nel modo più rispondente alle esigenze moderne. Inoltre, tutte le categorie di viaggiatori avvertono la necessità di più rapidi collegamenti con il nord. Lo stesso movimento turistico, diretto a mettere in valore il nostro cospicuo patrimonio di bellezze naturali, di fonti salutari, di arte, di storia, sarebbe grandemente avvantaggiato dal miglioramento dei trasporti.

Concludo ricollegandomi ai risultati cui è pervenuto il congresso degli elettrotecnici. Esistono oltre 1.700 chilometri di linee a traffico intenso che nelle ferrovie dello Stato italiano rivelano la convenienza della elettrificazione. Esse assorbono un traffico che è il 17 per cento di quello totale, del quale il 65 per cento è già elettrificato. Si deve perciò raggiungere l'82 per cento di traffico con trazione elettrica, lasciando il rimanente 18 per cento alla trazione motorizzata. Nel programma pluriennale di potenziamento delle ferrovie dello Stato, già annunciato dal Presidente del Consiglio, auspico che si pongano in primo luogo i lavori relativi alla elettrificazione ed al doppio binario della linea adriatica.

Onorevole ministro, sono intimamente persuaso che la strada ferrata ha ancora una sua funzione da compiere nel complesso ed articolato sistema dei trasporti di cui è dotata oggi la società.

Non condivido l'avviso di coloro che, argomentando dai disavanzi cronici e crescenti dei bilanci della amministrazione ferroviaria,

parlano di un tramonto definitivo della strada ferrata, sorpassata dalla strada ordinaria, che si prende la rivincita con il motore a scoppio.

La ferrovia ha ancora la sua funzione, sia nei trasporti di massa, sia nei trasporti su lunghe distanze, e rimane sempre uno strumento propulsivo di progresso generale nelle zone depresse. Ma è necessario che si ammoderni, è necessario che nella sua organizzazione si informi sempre di più al principio della economicità, al principio della produttività. In sostanza, l'azienda ferroviaria deve vendere ed offrire i suoi servizi, viaggiatore-chilometro e tonnellata-chilometro, alle migliori condizioni possibili, senza l'illusione di poter ricostituire posizioni di privilegio o di monopolio, definitivamente scomparse. E la elettrificazione è appunto lo strumento che accresce la produttività dell'azienda ferroviaria ed è fattore di progresso economico e di un maggiore benessere generale. (*Applausi*).

PRESIDENTE. L'onorevole Salerno ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera

invita il Governo a considerare la materia dei trasporti al di sopra di una mera visione aziendale, e di coordinare all'uopo il binomio strada-rotaia in un quadro sia di politica economica, sia di organizzazione amministrativa, nel quale trovi armonica disciplina tutto quanto attiene al traffico e alla circolazione, senza trascurare i trasporti aerei, che oggi versano in penosa decadenza.

Tenuta, poi, presente la necessità, già ufficialmente riconosciuta, di dotare la città di Napoli di una adeguata autostazione, per cui furono anche fatti degli stanziamenti,

fa voti

altresi che il Governo provveda all'esecuzione di questa importante ed improrogabile opera ».

Ha facoltà di svolgerlo.

SALERNO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il mio ordine del giorno si propone di « fermare » qualche punto di politica dei trasporti. L'espressione può sembrare grossa, ma tale non è, perché non è concepibile l'esercizio di una vasta, non omogenea, multiforme rete di trasporti, senza che questa rete sia ispirata ad un criterio politico. Purtroppo, le esigenze locali, le esigenze regionali, che sono spesso urgenti ed inderogabili, fanno sì che la discussione su questa materia si esaurisca nella discussione dei problemi locali. Ma non si può non tener conto di una veduta d'insie-

me, e precisamente del compito economico-sociale che assolvono i trasporti in un paese moderno, in un paese civile, in un paese che ha la posizione geografica dell'Italia.

Questo profilo si discute da anni, ed appositi ordini del giorno, come osserva l'onorevole relatore nella sua relazione, sono stati presentati, votati ed accettati dai ministri responsabili, ma praticamente la materia non ha subito sensibili trasformazioni. Non si può disconoscere tuttavia che lo Stato deve assicurare al paese il trasporto più utile e più vantaggioso, non solamente nel senso economico, non soltanto nel campo della convenienza e del costo più basso, ma nel senso soprattutto dell'utile e del vantaggio della vita nazionale e sociale.

Fu questa impostazione che nel 1905 indusse i nostri lontani predecessori a far assumere dallo Stato la gestione delle ferrovie, le quali in quell'epoca rappresentavano il mezzo più moderno e più avanzato di trasporto. La vita però ha fatto i suoi progressi, e non si può negare che oggi accanto alla rotaia è sorta la strada, e che accanto alla strada ed alla rotaia esiste oggi anche la via del cielo. Sono realtà innegabili che non devono significare lotta, antinomia fra questo e quell'altro settore dell'attività trasportistica. Non è che si voglia in questo modo sollevare un vento di fronda contro le ferrovie, di cui nessuno ignora e disconosce le eccezionali benemeritenze; si vuole soltanto dire che accanto alle ferrovie vi sono oggi altri mezzi di trasporto, i quali devono essere messi alla pari, perché la civiltà, secondo me, consiste proprio in questo: arricchire il più che sia possibile i mezzi di conquista nella lotta contro le difficoltà della vita e contro le difficoltà della natura.

La verità è che l'impostazione del 1905, che finì col dare alle ferrovie dello Stato un carattere di preminenza su tutte le altre attività riguardanti il traffico, è rimasta tuttora ferma, nonostante che la vita abbia fatto un grande cammino. Vi sono, a mio modo di vedere, una cristallizzazione mentale, una cristallizzazione politica, una cristallizzazione amministrativa, che difficilmente si riescono a vincere.

Questa è la spiegazione che si deve dare al fatto rilevato dall'onorevole relatore, che cioè progetti e proposte, accettati dalle autorità competenti, praticamente non hanno avuto una realizzazione adeguata agli impegni, e soprattutto adeguata alle aspettative.

Noi abbiamo avuto la ricostruzione, in gran parte, delle ferrovie danneggiate dalla guerra; ma la ricostruzione molto spesso si è

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

fatta con gli stessi criteri adottati all'epoca dell'impianto, laddove proprio in quest'opera di ricostruzione si sarebbero dovuti adottare criteri diversi, più adeguati ai tempi e ai progressi della tecnica, soprattutto più corrispondenti alla convenienza economico-sociale delle popolazioni.

Vi è un progetto di legge per l'ammodernamento delle ferrovie date in concessione, al quale molti colleghi — ed anche chi ha l'onore di parlare in questo momento — hanno creduto di non dare la loro adesione, perché si volevano, e si vorrebbero tuttora, secondo il progetto, ricalcare criteri e sistemi che sono superati da tempo. Sicché, dovendo addivenire al pagamento da parte dello Stato di un contributo di miliardi e miliardi di lire per ammodernare le ferrovie che l'industria privata non ha saputo, o potuto, sviluppare, sarebbe anche da considerare se sia opportuno che tali ferrovie rimangano in concessione e che il sistema di trasporto rimanga immutato, o non sia invece più utile trasformare questo sistema e trasferire il trasporto su altri mezzi, come quelli automobilistici.

Ma, soprattutto, quello che mostra come vi sia stata, e vi sia ancora, una cristallizzazione di questa mentalità è il fatto che pure nel 1946, con la legge, se non sbaglio, del 19 luglio, n. 39, si dette all'ispettorato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione il compito di curare il coordinamento fra i trasporti ferroviari e quelli lacuali, terrestri, fluviali, automobilistici; ma poi, praticamente, questo coordinamento è rimasto ad un punto per cui le ferrovie hanno sempre un posto di preminenza, e i problemi della strada sono tenuti in istato di subordinazione.

Bisogna, onorevole ministro, a mio modo di vedere, non solo compiere un atto politico, ma soprattutto un atto di coraggio. Vi è una incrostazione, che è la conseguenza di una situazione preesistente, di uno stato di cose preconstituito: non si rompono questi diaframmi solamente accettando i voti delle due Camere e cercando di fare il possibile per attuarli, ma si risolve il tutto con un atto veramente di buona e di forte volontà.

Io confido, onorevole ministro, che ella, sia perché giovane, sia perché, non provenendo propriamente dal campo tecnico dei trasporti, ha maggiore spregiudicatezza — se mi si consente l'espressione — e maggiore libertà di azione, per cui non ha la mente (non dico lo spirito) infeudata ad alcune particolari concezioni, confido — dicevo — che ella a questo radicale rinnovamento della vita amministrativa e quindi politica dei trasporti possa

addivenire. Dico amministrativa e politica perché, praticamente, fino a che non si metteranno sullo stesso piano e allo stesso livello, anche nel campo amministrativo, il trasporto della strada e quello ferroviario, e aggiungerei anche quello aereo, ad una vera organizzazione e disciplina dei trasporti in Italia non addiverremo mai.

Io so quante difficoltà si oppongono a tutto ciò, so che questo non è un problema specifico del Ministero dei trasporti. Trattasi di un problema di Governo, questa è la verità! Ma trattasi di un problema che bisogna pure affrontare, perché, accanto alle grandi difficoltà che presenta l'inquadratura del problema dei trasporti sulla strada e sulla rotaia, non è secondaria l'inquadratura dei problemi dei trasporti aerei, sui quali nessuno ha detto una parola in questa discussione, e che pure sono oggi, nella vita internazionale, di primissimo piano, sono anzi l'aristocrazia tecnica di tutta l'attività delle comunicazioni; per cui non è concepibile che questo settore così importante del traffico sia ancorato ad un ministero che non ha proprio nessuna relazione coi problemi del trasporto e non può attendere, in ogni caso, alla visione unitaria di questa materia.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti.*
Siamo d'accordo.

SALERNO. Per cui io, onorevole ministro, grato della sua affermazione, dico: ci vuole da parte di qualcuno (e secondo me proprio da parte sua) questa specie di iniziativa, non dirò rivoluzionaria, ma volitiva, perché le proposte e i voti che si trascinano da anni senza trovare soluzione giungano a risultati concreti e tutta la materia dei trasporti trovi finalmente inquadratura e disciplina.

Voglio concludere parlando di una questione che, anch'io, debbo definire regionale: quella cioè della mia Napoli. Parleremo dello scioglimento dell'Ente autotrasporto merci quando la legge verrà alla nostra competenza. Discuteremo dell'opportunità di questo provvedimento e diremo se si poteva fare in altro modo. Ma il fatto grave è che oggi, avendo in sostanza il Governo proposto la soppressione di questo ente e avendo nominato un liquidatore, Napoli si viene a trovare esposta ad un gran danno: al danno cioè che, essendosi da quell'ente stanziata la somma cospicua di 50 milioni per addivenire alla costruzione di una auto-stazione (opera indispensabile per una grande città come Napoli, che è un po' il centro della vita economica del Mezzogiorno e quindi il punto di confluenza di tutti gli autotra-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

sporti), sciogliendosi questo ente viene a mancare il titolare dell'iniziativa necessaria per la realizzazione dell'opera stessa.

Io assicuro l'onorevole ministro, che credo d'altra parte bene informato, che tutta la città e la stessa amministrazione comunale avevano compreso l'importanza di questa costruzione al punto che il municipio aveva concessa gratuitamente l'area su cui doveva sorgere l'autostazione. Era ed è un problema che impone una sollecita soluzione. Lo scioglimento dell'ente di autotrasporti mi fa temere, e fa temere alla città di Napoli (che attraverso la stampa si è resa interprete di questa preoccupazione) che l'autostazione, cessando la vita dell'ente, venga anche essa a sfumare. Vorrei appellarmi, signor ministro, al suo vigile esame e allo studio diligente ch'ella dedica a questi problemi, per invocare il suo interessamento, e rivolgo la preghiera che, se l'Ente autotrasporto merci dovrà fatalmente scomparire, si trovi la maniera perché in ogni caso il Ministero provveda alla esecuzione di questa opera importante ed inderogabile.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Cavalli, Colleoni, Cremaschi Carlo, Fumagalli, Marazzina, Pacati, Scaglia e Vicentini hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

riconosciuta la inderogabile necessità di ripristinare sulla linea ferroviaria Bergamo-Treviglio il secondo binario, reclamato dalla urgenza di rendere più adeguate al reale traffico le attuali comunicazioni ferroviarie tra Bergamo e Milano e soprattutto per facilitare, con minore disagio dell'attuale assai impressionante, l'afflusso degli operai della provincia di Bergamo al centro industriale della metropoli lombarda;

dato atto che il traffico su detta linea ferroviaria in continuo aumento è tale da giustificare la occorrente non rilevante spesa,

invita il Governo

e per esso il ministro dei trasporti, a disporre senz'altro il ripristino del secondo binario in oggetto, opera questa che servirà, anche quando, con la elettrificazione della Milano-Venezia, si dovrà necessariamente provvedere alla elettrificazione della Treviglio-Bergamo ».

L'onorevole Cavalli ha facoltà di svolgerlo.

CAVALLI. Signor Presidente, onorevoli deputati, l'ordine del giorno, che coi colleghi democristiani della deputazione politica bergamasca ho presentato, ha riferimento ad un problema della massima, urgente necessità,

che al signor ministro dei trasporti è già noto. Non starò pertanto ad illustrare dettagliatamente le ragioni che militano a favore del suo accoglimento, ma non posso non fare appello alla comprensione del signor ministro, perché adotti senz'altro le conseguenti disposizioni per risolverlo praticamente, senza ulteriori indugi. Le comunicazioni tra Bergamo e Milano sono inadeguate alle necessità dei due centri, tra i quali esistono così intensi rapporti economici, turistici, professionali e culturali. Rapporti che ogni giorno di più si intensificano nel comune interesse e che logicamente richiedono mezzi adatti di allacciamento tra detti due centri, non secondari affatto quelli ferroviari, che purtroppo, allo stato attuale, lasciano molto a desiderare. Questa deficienza è stata dagli enti bergamaschi e soprattutto dalla camera di commercio, messa spesse volte in evidenza, ma senza trovare alcuna comprensione, almeno sino ad oggi, presso la direzione generale delle ferrovie dello Stato. Affidamenti di messa allo studio del problema ferroviario bergamasco ne furono dati, ma nessun fatto concreto si è solidificato, e il suddetto problema attende ancora di essere risolto. La silenziosa e laboriosa gente bergamasca non pretende che il suo complesso problema ferroviario sia risolto in una volta sola: non chiede, anche se le sue richieste sono di vecchia data, delle soluzioni miracolistiche, ma ha il diritto che si cominci a fare qualche cosa. Nell'ordine del giorno che sto svolgendo questo qualche cosa è ben precisato.

Il secondo binario Treviglio-Bergamo esisteva un tempo ed è stato tolto quando Brescia venne allacciata a Milano, via Rovato; è stato quello dell'asportazione di detto binario un provvedimento anche antieconomico, che poteva evitarsi, ma che si è voluto compiere, nonostante la resistenza degli entbergamaschi, mentre il traffico, sin da allora, era in sensibile e promettente aumento.

L'esistenza di un unico binario sul tratto Treviglio-Bergamo non consente neppure una sufficiente libertà di movimento dei treni, che rimangono soggetti ad una rigorosa interdipendenza ed a partenze e ad arrivi obbligati, complicando in tal modo la già grave interferenza con gli altri servizi del tratto Treviglio-Milano. Va poi notato che la spesa occorrente per la posa del secondo binario non è rilevante: detto binario, è bene precisarlo, servirà anche in prosieguo di tempo, quando con la elettrificazione della Milano-Venezia si dovrà necessariamente elettrificare anche il breve tratto della Treviglio-Bergamo..

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

L'opera però si impone fin da ora, anche e specialmente per rendere meno disagiate le condizioni nelle quali adesso sono costretti a viaggiare gli operai che, a parecchie migliaia, si recano a lavorare a Milano, da Bergamo e da Verdello (soltanto da questa modesta stazione dove si raccolgono gli operai anche dei paesi vicini, gli abbonamenti operai attualmente in vigore sono più di mille).

A prescindere dal fatto che gli operai di Verdello e di Treviglio non possono evidentemente servirsi dell'altra linea Bergamo-Milano, via Usmate, quest'ultima linea è più disagiata anche per tutti coloro che partono da Bergamo. Ad eccezione di tre coppie di treni operai, che su tale linea compiono il percorso in quasi due ore, tutti gli altri treni della stessa linea si interrompono ad Usmate, dove è obbligatorio il trasbordo su treni di altre provenienze, che quasi sempre giungono ad Usmate, già stipatissimi.

L'onorevole ministro non ignora che la provincia di Bergamo è al quinto posto tra le consorelle italiane per numero di operai addetti alle industrie (circa 100 mila); ha 850 stabilimenti industriali e 300 cantieri edili, 9.500 ditte industriali ed artigiane ed oltre 15 mila ditte commerciali. Le sue industrie hanno esportato nel 1950 merci per 18 miliardi di lire. Essa ha un turismo estivo ed invernale in pieno sviluppo, date le molte e note località di cura, di sport invernali e di villeggiatura (ben 156 comuni sono stati riconosciuti di interesse turistico). Tutto ciò evidentemente è fonte di sempre più intensi traffici, che richiedono adeguati mezzi. Le ferrovie dello Stato, pur conoscendo le statistiche del traffico della provincia di Bergamo, continuano ad ignorarla, e nei suoi confronti la predetta provincia è diventata una specie di cenocrotala. Questa situazione è pertanto diventata intollerabile ed è su di essa che io richiamo, signor ministro, la di lei particolare attenzione e soprattutto comprensione.

È pertanto indispensabile ed urgente che, a rimediare almeno in parte al deplorato disservizio ferroviario, al quale Bergamo è condannata da oltre mezzo secolo e che evidentemente è venuto a maggiormente aggravarsi col più che raddoppiato numero di passeggeri, che si registra ora in confronto al 1938, si provveda subito almeno all'invocato ripristino del doppio binario Bergamo-Treviglio. Con detto provvedimento si ridarà indipendenza di transito nei due sensi tra le due suddette stazioni.

La proposta di installazione di « posti di movimento » tra Bergamo e Treviglio, sugge-

rita dalla direzione delle ferrovie, è certamente da scartarsi per dimostrate ragioni di ordine tecnico e perché tale soluzione sarebbe praticamente inefficace.

Se mi si fosse permesso di continuare la mia esposizione (me lo vieta il regolamento), avrei molte altre cose da segnalare: affermo però, con conoscenza di causa, che l'attuale situazione ferroviaria di Bergamo, raffrontata a quella delle province di Como, di Varese e di Brescia, sta ad attestare le sue condizioni di inferiorità, mentre la provincia di Bergamo ha identiche caratteristiche oroidrografiche, uguale importanza e similari sviluppi di attività industriale rispetto alle suddette consorelle; mentre, è bene ripeterlo, l'afflusso e il riflusso quotidiano di masse lavoratrici verso Milano è indubbiamente maggiore: e sono proprio queste masse di operai, che debbono quotidianamente soffrire i disagi di viaggi faticosi e troppo lunghi, in rapporto ai pochi chilometri da percorrere. Tenga ben presente, signor ministro, che il ripristino del doppio binario in oggetto è opera oltre tutto economica, destinata ad assicurare sicuri utili finanziari all'amministrazione ferroviaria.

Ho finito, signor ministro: i bergamaschi attendono da lei un intervento decisivo, che valga a superare le difficoltà solitamente inerenti a problemi del genere, ma che, nella fattispecie, non trovando giustificazioni di sorta, debbono senz'altro superarsi. *(Applausi al centro e a destra)*.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Foderaro, Monticelli, De Palma, Cagnasso, Franzo, Marconi, Molinaroli, Capua, De Meo, Caronia, Simonini, Longoni, Negrari, Giuntoli, Grazia, Di Leo, Cortese, De' Cocci, Troisi, Michelini, Concetti, Pacchin e Vicentini hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerato che la produzione, il commercio e l'esercizio dell'autoveicolo costituiscono anche da noi uno dei più importanti settori della vita economica nazionale, tanto da occupare complessivamente oltre 600.000 lavoratori, sicché ormai vengono esattamente riguardati come la base e l'indice del grado di progresso delle varie nazioni;

che, date le nostre ampie possibilità produttive e l'ancora grandissimo fabbisogno dell'utenza, è necessario ed urgente impostare una linea politica generale che favorisca lo sviluppo della produzione, dell'esportazione e dell'impiego, considerando l'automobile non come oggetto di lusso, ma come indispensabile strumento di lavoro;

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1954

che oggi in modo diretto o indiretto, sulla produzione e sull'utenza dell'autoveicolo gravano eccessivi oneri, che inevitabilmente comportano una contrazione della produzione automobilistica;

che in questo particolare momento l'industria automobilistica attraversa uno stato di disagio, con grave rischio di vedere accentuato il doloroso fenomeno della disoccupazione,

invita il Governo

a tenere nella massima evidenza, nella sua politica generale, le seguenti direttive:

1°) provvedere ad un'impostazione di politica generale dell'autoveicolo, esaminando, tra l'altro, l'opportunità di raggruppare l'esazione fiscale per i veicoli destinati al mercato interno al momento della loro vendita ed entrata in circolazione, anziché gravarne quasi esclusivamente il processo produttivo;

2°) evitare aumenti delle attuali gravi tasse di circolazione;

3°) provvedere ad alleggerire gli oneri sui carburanti, considerando che essi costano oggi in Italia, per effetto dei tributi che li gravano, più che in tutte le altre nazioni, mentre dagli aumenti di consumo deriverebbe un aumento di incassi;

4°) affrontare e risolvere l'annoso problema del coordinamento dei trasporti, non riguardando l'autobus e l'autocarro come concorrenti della ferrovia, e tenendo nella debita considerazione l'adozione del sistema di trasporto più economico;

5°) provvedere all'ampliamento e miglioramento della rete stradale, utilizzando a tale scopo una più alta percentuale dei proventi che l'automobilismo e il consumo di carburante apportano allo Stato ».

Desidero però prima dirle, onorevole Foderaro, che il ministro ha osservato che il suo ordine del giorno è complesso. Il quarto punto di esso concerne direttamente il dicastero dei trasporti; gli altri sono punti interessanti, ma, a giudizio del ministro e mio, riguarderebbero altri dicasteri.

FODERARO. In parte è esatto: ne parleremo tra poco.

PRESIDENTE. Ha facoltà di svolgere l'ordine del giorno.

FODERARO. Signor Presidente, onorevoli colleghi il mio sarà un intervento breve, tendente ad illustrare (anche a nome dei vari colleghi che lo hanno sottoscritto) l'ordine del giorno presentato all'approva-

zione della Camera, col quale abbiamo inteso richiamare l'attenzione del Governo su alcuni problemi riflettenti la motorizzazione, problemi di fondamentale importanza e di estrema urgenza, che incidono così profondamente nel settore economico nazionale.

È noto che, recentemente, il Ministero delle finanze, nelle istruzioni diramate ai fini della dichiarazione dei redditi, ha compreso, tra le spese detraibili, i mezzi di trasporto e, quindi, anche l'automobile, in relazione alle attività professionali ed artistiche. È la prima volta, nella storia della finanza italiana, che l'automezzo viene considerato come una spesa e non come un reddito. Ciò è indubbiamente un notevole passo in avanti, di cui va dato atto al ministro Vanoni. Ma appunto da questa prima dichiarazione legislativa si potrebbe, o meglio, si dovrebbe muovere, a nostro avviso, per impostare una linea politica generale nel settore della motorizzazione.

L'industria automobilistica italiana, nonostante i danni subiti per le vicende belliche, è riuscita a risalire la china della depressione, e non solo l'ha fatto rapidamente (si pensi che di fronte alle 28.983 unità prodotte nel 1946 stanno le 128.000 unità del 1950), ma l'ha fatto raggiungendo un grado di perfezione tecnica, che è tra i più alti in campo internazionale.

Senonché — com'è risaputo — gli oneri gravanti da noi sull'autoveicolo non solo impongono un prezzo di vendita elevato (in quanto colpiscono l'autoveicolo nel ciclo produttivo e sino al momento della sua entrata in circolazione), ma comportano altresì (il che è ancor più grave) un altissimo costo di esercizio, in quanto lo colpiscono nella fase della utenza, vale a dire della circolazione. Da ciò consegue che l'ulteriore grandissimo fabbisogno della utenza italiana non può essere coperto, specie quando si consideri la scarsa capacità di acquisto della stragrande maggioranza dei redditi italiani. Sta di fatto che nel 1950 circolava in Italia una autovettura o un autocarro o un autobus ogni 95 abitanti, mentre tale rapporto risultava in Francia da 1 a 18, in Gran Bretagna da 1 a 17 e negli Stati Uniti d'America da 1 a 3,5.

Al fine di poter indicare una via che potrebbe — senza alcun danno per l'erario — portare ad una soluzione soddisfacente del delicato problema, consentitemi di esaminare brevemente alcuni tra i principali fattori che determinano l'accennata situazione anormale.

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

Va subito rilevato che le quote di ammortamento dell'attrezzatura produttiva sono piuttosto alte, ma ciò è logico in quanto l'industria automobilistica italiana ha dovuto sostenere ingentissime spese per la riparazione dei danni che la guerra ha apportato agli impianti.

Inoltre, tutti gli altri elementi che concorrono alla formazione del costo complessivo risultano anch'essi non raffrontabili a quelli dell'industria straniera, specie per il fatto che in Italia l'esazione fiscale grava quasi esclusivamente sul processo produttivo, anziché colpire l'autoveicolo al momento della vendita; sicché il cosiddetto costo finale dell'unità prodotta è la risultante della somma del costo economico e del costo fiscale. È evidente che se l'esazione fiscale relativa ai veicoli fosse, invece, raggruppata al momento della vendita, sarebbe facilitata l'esportazione, in quanto l'autoveicolo entrerebbe nel mercato internazionale al netto di tributi: ed in tal modo l'industria italiana verrebbe messa in grado di competere come prezzo con quella delle altre nazioni, nelle quali questo sistema è già stato da tempo adottato.

Inoltre le materie prime importate vengono colpite dai diritti di confine, che in media (tra dazi, tassa di fabbricazione e diritti amministrativi) ammontano a circa il 21 per cento del valore alla frontiera.

La mano d'opera è, invece, esuberante, di modo che — per ragioni sociali — gli organici sono stati largamente coperti rispetto alla produttività delle aziende, con la logica conseguenza di un andamento delle fabbriche non economicamente efficiente, dovendosi ripartire su un numero non elevato di unità fabbricate un onere che si stima del 10 per cento del costo di produzione.

Questi oneri, che chiameremo non economici, incidono negativamente sulla esportazione, in quanto i prezzi di vendita all'estero non possono fronteggiare quelli degli autoveicoli stranieri, non gravati o quasi da alcun costo fiscale fino al momento della uscita dalla fabbrica.

Una forte remora alla maggior diffusione dell'autoveicolo è costituita, poi, dal suo elevato costo di esercizio, al quale occorre, invece, porre ogni attenzione, considerando che l'autoveicolo (salvo casi eccezionali) ha una funzione non edonistica, sì bene utilitaristica: esso va considerato, cioè, un mezzo di lavoro, che dà a sua volta lavoro. E anzitutto — per quanto riguarda il carburante — non è difficile appurare che per ogni chilometro

percorso da un autoveicolo a benzina, la spesa del carburante eguaglia l'aliquota di ammortamento del veicolo. Il prezzo della benzina è oggi di 128 lire al litro, di cui ben 86,26 vanno all'erario, cioè oltre il 67 per cento: una percentuale indubbiamente molto alta. L'attuale gettito, derivante all'erario dal consumo dei carburanti, potrebbe facilmente essere mantenuto se la circolazione aumentasse del 30 per cento in corrispondenza di una pari aliquota di diminuzione del prezzo della benzina. E ciò a tacere dell'incremento della circolazione, e quindi dei consumi, qualora — per effetto del minor costo di esercizio — gli automezzi potessero trovare una maggiore forza di penetrazione nel mercato interno.

È noto che è in corso di esame un progetto che dovrebbe aumentare — e notevolmente — la tassa di circolazione degli autoveicoli dal 1° gennaio 1952. Occorre considerare che la attuale politica erariale nel settore automobilistico ha portato ad un limite di tolleranza che non può essere ulteriormente forzato: l'euforia dell'immediato dopoguerra è finita e la diffusione dell'automezzo in Italia è in preoccupante declino, sicché — se non si provvederà in qualche modo a rendere meno gravoso il costo d'impianto e quello di esercizio dell'automobile — ben presto potremmo vedere contrarsi in modo preoccupante la produzione e la vendita, così da giungere ad una crisi di carattere industriale e, conseguentemente, di disoccupazione, con enorme danno dal punto di vista sociale, danno che potrebbe ripercuotersi sulla stessa finanza dello Stato, impegnata in sovvenzioni ed aiuti — come è noto — ad alcune case produttrici di automezzi.

Si consideri che attualmente sono occupati, nel solo ciclo della produzione e del commercio dell'autoveicolo, almeno 600.000 tra operai, impiegati e dirigenti, senza contare le centinaia di migliaia di altri lavoratori che vivono della multiforme ed intensa attività cui dà luogo il fenomeno motoristico.

Ritengo, pertanto, necessario prospettare qui la tesi — da più parti validamente sostenuta — che da una diversa politica fiscale nei confronti della motorizzazione sortirebbe un impulso veramente lusinghiero, sia per la produzione che per la vendita e specie (ciò che maggiormente conta) per l'utenza dell'autoveicolo, cioè, per il maggior uso dell'autoveicolo; impulso che porterebbe larghi benefici anche alle finanze dello Stato: da un lato, difatti, si darebbe uno sfogo maggiore all'industria nazionale (sia nel campo interno che in quello esportativo), dall'altro — ripartendo su di una base più larga la percezione dei

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

tributi, sia pure con aliquote inferiori — la stessa finanza dello Stato risentirebbe un vantaggio di gran lunga superiore a quello attualmente realizzato.

Tra i principali problemi riflettenti l'automobilismo, merita particolare rilievo quello relativo all'economia del trasporto di persone e di merci.

Sono note le vicende che, specie negli ultimi tempi, han dimostrato la necessità di una soluzione all'attuale travaglio: mi riferisco a quel problema di viva attualità, che si è concretato nella definizione, forse un po' retorica, di « strada » e « rotaia ».

In congressi, conferenze, convegni (così di recente nell'ultimo riuscitissimo convegno dell'ANAC, dell'aprile scorso a Torino, che ho avuto l'onore di presiedere), è stato ripetutamente richiesto un coordinamento tra i due mezzi di trasporto. Purtroppo in Italia tale coordinamento è visto, in alcuni settori, in funzione di freno allo sviluppo dei nuovi mezzi di trasporto e a salvaguardia delle ferrovie. È, invece, necessario non proteggere l'una o l'altra forma di trasporto e non creare più o meno precisi compartimenti stagni, ma porsi invece il problema della economicità di tutti i servizi di trasporto. Un coordinamento inteso in modo sano presuppone una armonizzazione completa delle tariffe, possibilità — anche se non assoluta — di concorrenza e massima libertà di percorrenze per tutti i trasporti.

Dev'essere il consumatore a scegliere quella forma di trasporto, che, per trasferire persone o merci da un luogo ad un altro, effettui il servizio in modo più economico e — per lui almeno — più comodo delle altre.

Secondo il punto di vista della generalità, non interessata alla realizzazione di particolari postulati, occorre infatti — parlando di « coordinamento dei trasporti » — non dimenticare gli interessi degli utenti; e quindi adottare il sistema più economico, sia dal punto di vista tecnico che amministrativo. Trascurare o (peggio ancora) ignorare il problema sarebbe grave e dannoso ai fini del risanamento economico nazionale, in quanto la scelta del mezzo di trasporto esercita ormai nella vita economica della nazione una funzione di primissima importanza. Il costo del trasporto s'inserisce nel costo finale della cosa trasportata, se si tratta di merci, e nei consumi, se si tratta di trasporto di persone: possiamo, anzi, precisare che esso incide sul costo finale di qualsiasi prodotto industriale nella misura del 20-30 per cento. Appaiono, pertanto, evidenti la necessità e l'urgenza di affrontare e

risolvere radicalmente il delicato problema, che qui abbiamo potuto soltanto sfiorare, del « coordinamento dei trasporti ».

Un altro problema che merita particolare menzione — ed ho così finito, onorevoli colleghi — è quello dell'ampliamento e del miglioramento della rete stradale, poiché evidentemente non sarebbe logico chiedere un'intensificazione del traffico se la rete stradale dovesse rimanere, specie nell'Italia meridionale, qual'è attualmente.

La motorizzazione procaccia alla pubblica finanza attraverso la percezione della tassa di circolazione, degli oneri sui carburanti, dell'imposta entrata sui materiali impiegati nelle varie fasi di fabbricazione dei veicoli e nella vendita di essi, della tassa sulle patenti, dei gravami sulla fabbricazione e sulla vendita dei pezzi di ricambio, dell'imposta entrata sui proventi di *garage*, di riparazione e di manutenzione dei veicoli, di diritti e bolli vari, la notevole cifra di circa 130 miliardi all'anno (vi è chi calcola circa 120 miliardi, vi sono invece altri che parlano di 140 miliardi).

In questa cifra non sono compresi gli oneri di difficile valutazione: così l'imposta di famiglia, che viene applicata a carico dei proprietari di automezzi, ed, in genere, non sono comprese tutte quelle entrate che l'automobilismo apporta all'erario, con l'incremento che dà allo scambio ed alla produzione dei beni. Lo Stato restituisce all'automobilismo, sotto forma di contributi per la manutenzione ed il miglioramento delle strade, soltanto una parte (e, diciamo pure, non rilevante) di queste imponenti entrate.

Anche in occasione della recentissima ottava conferenza del traffico e della circolazione tenutasi a Stresa, il grido unanime è stato: strade, strade, strade! Si è approvata anche una mozione, con la quale è stato chiesto di por mano senza indugio all'ammodernamento della rete italiana, seguendo un programma organico, elaborato da un'apposito comitato incaricato di preparare un piano regolatore. Noi ben comprendiamo quante siano le difficoltà finanziarie nelle quali si muove attualmente l'amministrazione centrale e quali siano gli sforzi che si compiono quotidianamente dagli organi centrali (a tal riguardo, una schietta parola di elogio merita l'« Anas »), ma vogliamo precisare come — fra le varie necessità — quella del miglioramento delle strade è la fondamentale, oltre che dal punto di vista economico, anche da quello sociale: troppi incidenti stradali si verificano; e se la colpa di essi va data, in genere, al fattore « uomo »

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

è certo che anche il fattore « strada » ha spesso la sua buona parte. Le strade italiane sono ormai troppo strette per le esigenze della circolazione moderna. (*Approvazioni*). Una qualsiasi strada, sia pure abbastanza ampia, non sarà rispondente alle necessità del traffico, se è percorsa da un numero di veicoli superiore alla sua capacità (pensate, ad esempio, alla via Emilia, dove purtroppo viene registrato non meno di un incidente mortale ogni giorno!).

Così avrei finito, ma debbo solo ricordare che quanto poc'anzi mi è stato osservato dall'onorevole ministro Malvestiti, a mezzo dell'onorevole Presidente, lo posso accettare soltanto in parte.

L'onorevole ministro ha rilevato che solo il numero 4 dell'ordine del giorno si riferisce direttamente al Ministero dei trasporti, mentre gli altri punti esorbitano dalla competenza del suo Ministero.

Orbene, onorevole ministro, è proprio un siffatto sintomatico rilievo che spiega le ragioni del nostro ordine del giorno, e la necessità — da noi messa in evidenza — dell'impostazione di una larga politica generale della motorizzazione, guardando al problema nel suo complesso. Fermarsi, come attualmente fa il Ministero dei trasporti, soltanto ad alcuni lati — rifiutandosi di considerare il lato finanziario nel settore motoristico, poiché (si obietta) è competente altro Ministero; senza considerare il lato stradale, poiché (si dice) è competente il Ministero dei lavori pubblici — significa non avere nelle mani i mezzi per poter attuare ed impostare una larga e sana politica dei trasporti su strada.

Ecco perché il Ministero dei trasporti è da qualcuno, sia pure esagerando, detto Ministero delle ferrovie. Qualora tutti questi rami di servizio fossero, se non avvocati, per lo meno controllati dal Ministero dei trasporti, allora soltanto noi potremmo sperare di vedere impostata da quel Ministero una politica generale dei trasporti su strada; impostazione questa che costituisce lo scopo primo, in ordine logico e cronologico, da raggiungersi dal gruppo parlamentare « Amici dell'automobile », di recente costituzione.

Onorevoli colleghi, con l'accoglimento dell'ordine del giorno che abbiamo sottoposto all'approvazione della Camera e, conseguentemente, con l'impostazione di una politica generale di comprensione verso la motorizzazione, si darà tranquillità a centinaia di migliaia di famiglie di lavoratori che prestano la loro attività nel settore automobilistico, ed, in genere, si darà un notevole

contributo al cammino verso il progresso civile e sociale, cui il nostro paese è ormai decisamente avviato. (*Vivi applausi al centro ed a destra — Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Vocino ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

tenendo presente l'opportunità di potenziare le ferrovie in concessione solo quando, pur integrate con servizi automobilistici, esse risultino indispensabili ai bisogni della zona che attraversano;

constatato che, per le particolari condizioni geografiche e di vita dei paesi del Gargano, pur serviti da autolinee, indispensabile risulta la ferrovia garganica, la quale, per bene assolvere alle sue finalità, ha urgente bisogno di un congruo potenziamento,

invita il Governo:

a disporre, con la necessaria evidente urgenza, quanto occorre perché tale ferrovia finalmente funzioni come deve e come è nella legittima aspettativa di quelle pazienti trascurate popolazioni,

e ad accelerare il logico prolungamento, previsto nel suo primo impianto, dall'attuale assurdo capolinea in aperta campagna fino all'abitato del comune di Vieste ».

Ha facoltà di svolgerlo.

VOCINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, sarò molto breve in considerazione della tirannia del tempo, della pazienza dei pochissimi colleghi presenti e più ancora dei moltissimi assenti.

So bene l'importanza che va sempre più acquistando la lotta affannosa tra la rotaia e la strada e sono convinto della opportunità o, a volte, della necessità di far prelevare in alcuni casi questa su quella, come ineluttabile conseguenza del progresso dei tempi; anzi, per auspicare questa oculata prevalenza, quando è suggerita da indici sicuri, ho sottoscritto con altri colleghi un ordine del giorno in tal senso.

So anche che dai più autorevoli tecnici, come ad esempio dal senatore Corbellini, e dallo stesso Ministero dei trasporti, si sostiene che, pur tenendo conto di queste ineluttabili considerazioni, non sempre le linee di trasporto ad impianto fisso sono sostituibili con autolinee; infatti, essi dicono, quando le ferrovie soddisfano ad effettive correnti di traffico, e quando la loro antieconomicità è determinata non dal pubblico che le diserta, ma dall'alto costo dell'esercizio, non vi è dubbio che rispondano a necessità in atto

quali il trasporto di utenti che beneficiano di tariffe preferenziali, od a ragioni di indole morale, economica e politica connesse all'attività agricola, industriale o culturale di intere regioni ed alla loro situazione geografica.

In tali casi — sostiene il Ministero dei trasporti — è da escludere ogni possibilità di soppressione del mezzo di trasporto ad impianti fissi perché, anche a prescindere dal fatto che le popolazioni non vi si adatterebbero e la contrasterebbero con ogni vigore, si correrebbe il rischio di compromettere o di arrestare lo sviluppo di regioni, specie di quelle meno provviste di risorse, che nella ferrovia trovano il primo e più economico mezzo per i collegamenti ai centri urbani e a quello di lavoro, e per gli sbocchi alla produzione locale.

Ebbene, onorevoli colleghi, il caso particolare che io prospetto è precisamente inserito in questa impossibilità di soppressione e nella conseguente necessità di potenziamento.

Precisamente per le sue peculiari condizioni geografiche, economiche e di vita, nella sua ferrovia agognata inutilmente per ventenni, il promontorio garganico, tagliato come è, quasi fosse un'isola, per la sua stessa ubicazione e per fatalità geografica fuori dal resto del continente e fuori da tutte le grandi arterie — dalle strade imperiali alla grande direttrice ferroviaria adriatica — ha visto e tuttora vede nella realizzazione di questo suo lungo sogno, che ha tardato tanto ad avverarsi la sua prima più efficiente risorsa che gli rende più agile la vita.

Essa vede negli autoservizi un opportuno complemento, ma per la sua stessa povertà, per la deficienza di strade, per la natura del suo traffico, sia di passeggeri (studenti, contadini, operai) sia di merci (povere e alla rinfusa), trova solo nella ferrovia il modo conveniente, economico e di spazio, di provvedervi. Il potenziamento quindi di questa ferrovia risulta indispensabile, trattandosi di linea che contribuisce effettivamente all'economia della zona, favorendone gli scambi e gli sbocchi, presentando in potenza le condizioni per un traffico produttivo.

Ecco perché io invoco il personale favorevole interessamento dell'onorevole ministro, non certo per subiettivo campanilismo, ma per ponderata considerazione, obiettivamente guardando la realtà delle cose. E chiedo che, non appena si avranno i fondi disponibili, con l'approvazione del disegno di legge

n. 1869, recante « provvedimenti per l'esercizio e per il potenziamento di ferrovie concesse all'industria privata », si addivenga finalmente all'equilibrio tecnico ed economico di questa linea, sia potenziandone gli impianti, ora in condizioni di rendimento menomate, perché — oltre tutto — tormentati dalla guerra mentre non hanno potuto essere rinnovati in tempo debito nelle parti sottoposte ad usura, cosa che ne diminuisce l'efficienza e impone una più costosa manutenzione, sia rendendo possibile l'acquisto di nuovo materiale rotabile e la trasformazione di quello esistente; mentre auspica che — finalmente — possa essere soddisfatta l'assillante aspettativa di quei paesi di vedere in esercizio due automotrici che valgano a sottrarli alla grave iattura, troppo spesso in atto, della mancanza di corrente che, anche improvvisamente, paralizza il servizio, e ad allacciarli direttamente, senza trasbordi, al capoluogo.

Ma c'è di più. La ferrovia garganica, dopo lunghissimi studi ed esasperanti attese, era stata progettata come circumgarganica, cosa logica e pratica poiché l'arco, girando il promontorio lungo il mare, avrebbe avuto le due estremità legata all'arteria ferroviaria adriatica, servendo tutta la zona. Essa si è fermata, invece, a metà. Certo non è ora il caso di richiedere questo completamento; sta di fatto, però, che l'attuale monco troncone non ha il suo capolinea in un qualsiasi paese, ma in aperta campagna, in una verde valle dove sorge solamente, tra la solitudine delle montagne e il mare, la stanzioncina e una casetta per il pernottamento del personale viaggiante che vi giunge con l'ultimo treno della sera e riparte con lo stesso all'alba. È, questa, una curiosa peculiarità che io credo sia unica in Italia, e forse non solo in Italia. È pronto e approvato da tutti gli organi competenti un progetto tecnico che porta logicamente il capolinea fino all'abitato di Vieste: è il meno che si ha il diritto di pretendere.

Io so che si stanno graduando i finanziamenti per lavori del genere, lavori cioè di indispensabili raccordi. Chiederei — e non credo di chiedere troppo — che questo della ferrovia garganica avesse, in questa graduazione, il posto che gli compete, tenendo presente la lunga e mortificante attesa, nonché i bisogni di paesi che, pur essendo sempre i primi a compiere il loro dovere, si vedono a torto trascurati, intristendo nella convinzione, forse non esatta ma certamente suggestiva, che in queste graduazioni non sem-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

pre si guardi con occhio di giustizia e di imparzialità.

Io sono convinto che l'onorevole ministro, con la sua abituale comprensione e sensibilità e con acuta intuizione, vorrà convincersi della legittimità di queste mie richieste, sia dal punto di vista della giustizia distributiva, sia soprattutto da quello della convenienza economica, della opportunità tecnica, della necessità di vita di quella regione. E per questo, augurandomi di non illudermi, ho presentato, con una fiducia che vorrebbe

essere certezza, questo ordine del giorno. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato al pomeriggio.

La seduta termina alle 13,40.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. GIOVANNI ROMANELLI

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI