

DCCLXXXVIII

SEDUTA POMERIDIANA DI SABATO 27 OTTOBRE 1951

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **TARGETTI**

INDI

DEL PRESIDENTE **GRONCHI**

INDICE		PAG.
Congedo	32615	32615
Disegni di legge:		
<i>(Approvazione da parte di Commissione in sede legislativa)</i>	32638	32638
<i>(Trasmissione dal Senato)</i>	32615	32666
Disegno di legge (Seguito della discussione):		
Stato di previsione della spesa del Mi- nistero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1951-52. (2082)	32616	32667
PRESIDENTE	32616, 32627	
SEMERARO SANTO	32616	
CERAVOLO	32619	
FABRIANI	32621	
CARRATELLI	32622	
BERNARDINETTI	32627	
ARTALE	32627	
CARONITI	32630	
MORO ALDO	32635	
GATTO	32637	
LA ROCCA	32639	
DE PALMA	32639	
ANGELUCCI MARIO	32641	
ROCCHETTI	32643	
DE MICHELE	32644	
MIEVILLE	32645	
CERABONA	32647	
OLIVERO	32649	
TORRETTA	32651	
GIAMMARCO	32652	
MELIS	32652	
GULLO	32655	
PAGANELLI	32657	
RIVERA		32657
RUSSO		32658
PERLINGIERI		32658
SALA		32659
LATORRE		32660
POLANO		32662
GEUNA		32666
Proposta di legge (Approvazione da parte di Commissione in sede legislativa)		32638
Interrogazioni, interpellanze e mozione (Annunzio)		32667

La seduta comincia alle 16.

MERLONI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta pomeridiana di ieri.
(È approvato).

Congedo.

PRESIDENTE. Ha chiesto congedo il deputato Conci Elisabetta.
(È concesso).

**Trasmissione dal Senato
di un disegno di legge.**

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza della Camera il seguente disegno di legge, approvato da quella VIII Commissione permanente:

« Tutela delle denominazioni di origine e tipiche dei formaggi » (2264).

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

Sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione competente, con riserva di stabilire se dovrà esservi esaminato in sede referente o legislativa.

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. Proseguiamo nello svolgimento degli ordini del giorno.

Gli onorevoli Capacchione, Assennato, Scappini, Di Donato, Semeraro Santo, Guadalupe, Imperiale e Perrone Capano hanno presentato il seguente:

« La Camera,

visto che i lavori di completamento della ferrovia Bari-Barletta si sono nuovamente interrotti del tutto, o quasi, subito dopo il loro simbolico inizio, tanto che, col ritmo finora seguito, ci vorranno oltre dieci anni per completare il rimanente tronco di appena 55 chilometri;

considerata l'urgente necessità di riprendere tali lavori e condurli avanti con la massima celerità, in modo da portarli a compimento nel più breve tempo possibile e, in ogni caso, non oltre il termine dei tre esercizi finanziari previsti dalla legge 21 novembre 1950, n. 1007;

considerata, altresì, la situazione del personale della tramvia Bari-Barletta, al quale non vengono, da tempo ormai, puntualmente ed interamente corrisposte le paghe dovute, malgrado il sussidio integrativo mensile all'uopo anticipatamente erogato dallo Stato alla società concessionaria;

ritenuta la urgente necessità di porre riparo e termine a siffatta situazione,

nel mentre afferma la esigenza che, fino a quando non sarà entrata in esercizio la nuova ferrovia, rimangano invariati i servizi dell'attuale tramvia, unico mezzo più economico a disposizione delle popolazioni meno abitanti dei numerosi centri serviti,

invita il ministro dei trasporti

a prendere gli opportuni urgenti provvedimenti affinché:

1°) i lavori di completamento della Bari-Barletta, disposti con legge 21 novembre 1950, n. 1007, siano immediatamente ripresi e proseguiti con la maggiore celerità, in modo da essere compiuti nel più breve tempo possibile e, in ogni caso, non oltre il termine degli

esercizi finanziari previsti dalla legge suddetta;

2°) nessuna riduzione di servizio sia apportata all'attuale tramvia fino a quando non sarà entrata in esercizio la nuova ferrovia;

3°) al personale della tramvia medesima vengano puntualmente corrisposte le paghe, per le quali lo Stato anticipatamente provvede con la erogazione dei sussidi integrativi;

4°) venga dall'Ispettorato della motorizzazione rigorosamente controllato che i sussidi erogati dallo Stato alla società concessionaria siano impiegati in conformità della loro destinazione, non solo per quanto riguarda le paghe al personale, ma anche per quanto riguarda la manutenzione del materiale ».

SEMERARO SANTO. Chiedo di svolgerlo io, unitamente all'altro mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Sta bene. L'ordine del giorno Semeraro Santo è il seguente:

« La Camera,

considerato che la rinascita del Mezzogiorno, e delle Puglie in specie, è un problema di preminenza nazionale che va affrontato e risolto,

invita il Governo

a portare a termine l'elettrificazione della linea ferroviaria Milano-Lecce (Varano di Ancona-Lecce) ed a completare — nei tratti ove manchi — il doppio binario, prelevando i fondi — ove ne facessero difetto — dal fondo E.R.P. ».

SEMERARO SANTO. I due argomenti che intendo soprattutto trattare riguardano l'elettrificazione della Milano-Lecce (cioè la Varano di Ancona-Lecce) ed il suo doppio binario e l'andamento dell'azienda tramviaria Bari-Barletta.

Dando uno sguardo al bilancio di previsione 1951-1952 del Ministero dei trasporti sono rimasto un po' perplesso quando, al capitolo delle spese straordinarie, ho notato che all'articolo 85 per l'elettrificazione vi era scritta non una cifra, come mi aspettavo, ma due parole lapidarie in uso nei cimiteri: per memoria.

Quindi per l'anno 1951-52 il Ministero dei trasporti non ha fondi per sviluppare l'elettrificazione delle linee ferroviarie di preminente interesse per la vita economica della nazione italiana?

Non nascondo che tale grave fatto mi ha un po' allarmato, perché or sono due anni, in occasione della discussione del bilancio di

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

previsione del Ministero dei trasporti, il ministro dell'epoca, senatore Corbellini, ebbe a dichiarare in quest'aula che accettava come raccomandazione un mio ordine del giorno che richiamava all'attenzione della Camera questo annoso problema. In quella occasione il ministro Corbellini ebbe a darmi l'assicurazione che, con una *tranche* di venti miliardi, prelevati dai fondi E. R. P., avrebbe finanziato tale piano di lavoro. Aggiungo che, ad una delegazione composta del sottoscritto e degli onorevoli Guadalupi, Latorre, Caiati e del vice sindaco di Brindisi dell'epoca, ragioniere Poto — questi ultimi due democristiani — il ministro Corbellini parlò di un suo piano di elettrificazione diviso in tre anni, i cui progetti erano tutti preparati, e previsti erano anche i finanziamenti E. R. P.

In quell'occasione il ministro Corbellini ci volle mostrare un grafico che comprendeva le linee da elettrificarsi nel triennio. Per la Puglia aveva pronto il piano di elettrificazione della Varano-Ancona-Lecce e poi della Lecce-Gallipoli e infine della Brindisi-Taranto-Bari.

Onorevole ministro, dinanzi a questa rosea prospettiva non si poteva che attendere. Quando un giorno i giornali, e tra questi la *Gazzetta del Mezzogiorno*, giornale ben noto nella nostra Puglia per la sua fedeltà al governo democristiano, pubblicarono una nota con la quale si dava comunicazione che i fondi dell'E. R. P. destinati per l'elettrificazione della Milano-Lecce erano stati stornati.

Profonda fu la nostra meraviglia e il nostro disappunto per tale operazione di storno.

Allarmati da tale notizia, che significava rimandare alle calende greche questa grande aspirazione delle popolazioni pugliesi ed abruzzesi, decidemmo di rivolgere al ministro dei trasporti, il 12 dicembre 1950 la seguente interrogazione firmata da me e dagli onorevoli Paolucci, Di Donato, Imperiale, Spallone, Calasso e Corbi, la quale così diceva: « Per sapere se risponde a verità la notizia pubblicata dalla stampa secondo la quale sarebbe stato disposto il rinvio della costruzione del doppio binario Ancona-Foggia e della Bari-Lecce e della conseguente elettrificazione di tale linea, e che i fondi stanziati per quella costruzione sarebbero stati destinati ad altre opere ferroviarie da compiersi in occasione dell'Anno Santo nella Italia centro settentrionale ».

L'interrogazione fu svolta dall'onorevole Paolucci nella seduta del 4 marzo 1951. In quella occasione il sottosegretario di Stato, onorevole Mattarella, come ha ricordato nel

suo discorso l'onorevole Paolucci, smentì in modo assoluto la notizia pubblicata da quei giornali e dall'organo degli agrari pugliesi.

Onorevole ministro, io mi permetto di domandarle: se è vero che i fondi non sono stati stornati, perché non si iniziano i lavori? Quali ostacoli si frappongono? Onorevoli colleghi, non starò qui a ripetere gli immensi benefici, che la soluzione di tale problema apporterebbe alla tanto conclamata industrializzazione della regione, ad un rapido trasporto delle nostre primizie e dei nostri prodotti agricoli nei grandi centri industriali del nord, ed alla disoccupazione in questo momento così intensa nelle Puglie.

Se tali lavori sono nel programma del Governo, perché non si realizzano? Non ci vuole, onorevole ministro, certamente il senno di Salomone per capire che la politica di riarmo del Governo impedisce gli investimenti produttivi e progressivi per lo sviluppo del Mezzogiorno. Lo hanno ben capito le popolazioni pugliesi — dai braccianti agli operai, dai piccoli e medi proprietari ai professionisti liberi — uomini e donne, vecchi e giovani, i quali hanno condannato la politica di guerra del Governo italiano firmando a milioni l'appello di Stoccolma del Comitato mondiale della pace, per l'interdizione ed il controllo della bomba atomica prima e poscia l'appello di Berlino per l'incontro dei « cinque grandi ».

Onorevole ministro; continuare, come si è fatto fino ad oggi dai suoi predecessori, a menare il can per l'aia non è saggio, né tanto meno dignitoso per un governo e per un ministro. I governi ed i ministri che fanno una tale politica, opponendosi alle realizzazioni delle giuste aspirazioni profondamente sentite dai cittadini, presto o tardi, vengono travolti dalla volontà popolare stanca di attendere.

E le popolazioni pugliesi ed abruzzesi sono stanche di promesse e di attesa. Esse attendono da 70 anni e vogliono da lei, onorevole ministro, fatti e non parole. Se veramente si vuole realizzare l'elettrificazione della Milano-Lecce e del suo doppio binario, la spesa dell'opera potrà essere finanziata in uno o due esercizi, mediante prelievi del fondo E. R. P..

Io voglio augurarmi che se in lei vi è predisposizione e buona volontà per la realizzazione di tale opera, ella accetterà, onorevole ministro, il mio ordine del giorno, e ciò facendo avrà ben servito il paese; in caso contrario, ella avrà aggiunto un'ulteriore delusione alle tante già avute dalle laboriose popolazioni pugliesi.

Il secondo punto che richiamerò alla sua attenzione, onorevole ministro, è quello della

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

tramvia Bari-Barletta, come già innanzi ho accennato.

La tramvia Bari-Barletta, come è a tutti noto, vive con i sussidi integrativi di bilancio. Detti sussidi sono assegnati, oltre che per effettuare le paghe al personale, per provvedere altresì alla manutenzione del binario, al parziale rinnovamento del materiale mobile, alla cassa di soccorso e massa vestiario.

Non tutti conoscono, però, le continue ed estenuanti lotte che il personale deve sostenere per le inadempienze dell'azienda, la quale corrisponde stipendi e paghe con sensibili ritardi (18-20 giorni), determinando grave turbamento nella economia familiare dei dipendenti di ogni categoria.

A tutt'oggi l'azienda, pur avendo ottenuto sussidi per 10 milioni il 7 settembre 1951 e per altri 10 milioni in data 11 ottobre 1951, ha corrisposto al personale appena il 75 per cento delle paghe e non è in grado di dare assicurazioni quando le paghe stesse saranno ultimate.

Le continue proteste del personale presso le autorità e gli organi ministeriali (Ispettorato motorizzazione civile), i suggerimenti che il personale stesso ha dato a questi organi perché le paghe fossero completate con gli incassi giornalieri, hanno trovato quella comprensione che suona addirittura irrisione quando è solo espressa in parole.

Nessun intervento vi è stato, all'infuori di oscure minacce allorché il personale stanco concretava la protesta ritardando di un'ora, e per soli tre giorni, la partenza dei treni.

Il solo intervento degno di rilievo da parte dell'ispettorato della motorizzazione di Bari è stato quello di erogare 7 milioni per corrispondere i suaccennati acconti sulle paghe, stornando detti fondi da quelli espressamente assegnati all'azienda per le riparazioni al materiale, l'acquisto delle traverse, al fine di garantire la sicurezza e la continuità dell'esercizio.

A nessuno sfugge la grave situazione che verrebbe a determinarsi ove mai non si dovesse tempestivamente dar corso, in vista della stagione invernale, a tutti quei lavori che lo stesso ispettorato ha ritenuto strettamente indispensabili e della massima urgenza per la sicurezza del servizio.

Siamo invece al punto in cui, malgrado l'erogazione e la disponibilità di milioni, questi vengono arbitrariamente, e vogliamo sperare temporaneamente, impiegati per venire incontro ai bisogni della società concessionaria, mentre da ben tre mesi non circola la sola locomotiva di cui l'azienda po-

trebbe disporre per soccorso in caso di sinistro, perché mancano 300 mila lire per l'acquisto di cerchioni.

Siamo al punto in cui gli organi tecnici responsabili (ispettorato) concordano con l'amministrazione la soppressione del servizio merci, ignorando che detto servizio viene effettuato con i treni ordinari e con normale prestazioni senza alcun aggravio di oneri. Deliberatamente si vuole ignorare che detta soppressione importerebbe una sensibile diminuzione di incassi, tenuto conto che nel 1950 sono state trasportate 9.000.000 di tonnellate di merce e che detto servizio è in sensibile ripresa rispetto all'esercizio precedente. Anno 1948, 12 milioni e mezzo di tonnellate; 1949, 7 milioni circa di tonnellate; 1950, 9.100.000 tonnellate.

Una sia pur lieve ripresa si registra anche sul servizio viaggiatori, come dal seguente prospetto: anno 1948, viaggiatori 974.000; 1949, viaggiatori 915.000; 1950, viaggiatori 920.000.

Più che giustificate, quindi, sono le apprensioni del personale allorché constata che gli organi tecnici responsabili, ignorando i suaccennati ed inconfutabili dati statistici, non solo restano inerti, ma agiscono in maniera del tutto contraria, sia per ciò che riguarda l'assettamento tecnico, sia per l'incremento della produttività dell'azienda.

Di contro, si osserva invece che gli stessi organi hanno consentito e consentono che, sia pure mascherata da altra ragione sociale, la ferrotramviaria gestisca autoservizi di linea paralleli ed in concorrenza con la tramvia Bari-Barletta.

Non furono forse i suddetti organi di controllo che permisero, contro ogni logica, la scissione dei servizi tra la tramvia e gli autoservizi?

Ritengo non opportuno, almeno per il momento, approfondire questo aspetto del problema. Ritengo però tempestivo mettere in evidenza che se, malgrado la spietata concorrenza esercitata dagli automezzi (ferrotramviaria, Marozzi, «Sita», ecc.) la tramvia trasporta un milione di viaggiatori annui è segno che essa ha ancora un compito da assolvere verso le classi meno abbienti (studenti, impiegati, operai in genere) che hanno bisogno di questo mezzo di trasporto che è il più indicato, perché il più economico.

Sotto questo aspetto, la commissione interministeriale ritiene saggio ed opportuno intervenire con l'erogazione di sussidi integrativi di bilancio. Non può dirsi improntata ad obiettività e saggezza invece l'opera degli

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

organi periferici, che, consentendo ingiustificate soppressioni di servizi, ritardando o trascurando urgenti riparazioni al materiale, condannano ad una lenta e sicura morte la tramvia, riducendo oltre tutto alla fame 223 famiglie di agenti che per decenni, e specialmente nel periodo bellico, si sono prodigati affinché il servizio fosse efficiente; oltre a creare nel contempo un sensibile stato di disagio per le classi meno abbienti che si servono di questo mezzo.

Chi osasse ancora affermare, così come è stato incautamente affermato, che il disagio delle popolazioni servite sarebbe trascurabile ed ipotetico, darebbe quanto meno prova di massima incomprendenza del problema, se non addirittura scoprirebbe gli scopi a cui tende questa opera del tutto negativa, sostenuta in alcuni casi da... autorevoli appoggi.

Onorevole ministro, dopo averle denunciato tutti questi fatti con dati inoppugnabili, sono sicuro che questi fatti spingeranno lei ad intervenire per porre termine al marasma che esiste nell'azienda tramviaria Bari-Barletta, al fine di tranquillizzare il personale, che è in viva agitazione e che le chiede: primo, che la Bari-Barletta non riduca o sopprima alcun servizio; secondo, che l'ispettorato della motorizzazione controlli e documenti a chi di ragione l'effettivo impiego dei fondi ed in ispecial modo di quelli erogati per la rinnovazione parziale del materiale mobile e per il mantenimento del binario; terzo, che i contributi mensili siano erogati nella misura e soprattutto nella forma atte a garantire tempestivamente le paghe del personale; quarto, che i lavori della trasformazione procedano senza sosta al fine di contribuire all'effettiva rinascita agricola ed industriale di questa tanto popolosa quanto ingiustamente trascurata zona della Puglia.

Le popolazioni meridionali ed i lavoratori dell'azienda della tramvia Bari-Barletta attendono da lei giustizia: onorevole ministro, non deluda le loro speranze. (*Applausi alla estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno degli onorevoli Ceravolo, Larussa, Greco, Pugliese e Spoleti:

« La Camera,

ritenuto che le linee delle ferrovie calabro-lucane, a scartamento ridotto, si sono rivelate in Calabria utili e necessarie per il trasporto di persone, prodotti agricoli, legnami e minerali;

ritenuto che per le condizioni di viabilità e per non vantaggiosa adozione di altri mezzi, quei servizi sono insostituibili;

ritenuto che i tronchi Soverato-Vibo e Gioia Tauro-Marina di Gioiosa, deliberati con legge n. 580 fin dall'anno 1910, sono rimasti tuttora incompleti e, per divenire attivi ed efficienti, devono essere completati con quelli intermedi di Chiaravalle-Mileto e Mammola-Cinquefrondi,

impegna il Governo

a far riprendere i relativi studi ed impostare nel prossimo bilancio i primi stanziamenti necessari per la continuazione delle due linee indicate ».

L'onorevole Ceravolo ha facoltà di svolgerlo.

CERAVOLO. Signor Presidente, la legge che autorizzava la concessione dell'impianto delle ferrovie Calabro-lucane nella Calabria e nella Basilicata è del 1910. Il Governo di allora, ministro del tesoro Tedesco, ministro dei lavori pubblici Sacchi, avevano ideato una rete completa, organica, che avrebbe toccato quasi la totalità dei paesi della Calabria.

Venne la guerra e i tronchi iniziati furono interrotti; rimasero dei frammenti di tronchi che, come vi dirò dopo, hanno avuto un rilievo ed una importanza molto relativi. Il governo fascista, che per noi è stato anche in questo campo funesto, nel 1926, con un regio decreto, diminuì lo sviluppo chilometrico della rete così come era stata prevista, da 1270 chilometri a 743.

Allo stato attuale le condizioni di quelle ferrovie rappresentano un compromesso tra la possibilità e la volontà del Governo e la necessità delle nostre popolazioni. I due tronchi ferroviari, di cui mi occupo sono quelli che avrebbero dovuto riunire lo Jonio e il Tirreno nella parte più stretta della penisola, nei punti che vanno da Gioiosa Marina a Gioia Tauro e da Soverato a Vibo Valentia. Questi due tronchi, i quali avrebbero determinato un traffico più che utile ed importante per l'economia regionale, sarebbero stati in caso di emergenza non voglio dire tronchi strategici ma opere di grande risorse che avrebbero reso veri e buoni servizi.

La spesa globale, che oggi è divenuta rilevante, allora non era tale. Pur non di meno, dato che il Governo democratico parla di voler sollevare le condizioni di quelle zone economicamente depresse, deve pensare alle possibilità dei traffici e adeguarli agli sviluppi della civiltà contemporanea e ai bisogni

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

di quelle regioni mettendo allo studio il completamento dei tratti interessati, ed impostando nei successivi bilanci stanziamenti adeguati.

Devo dire che se le linee esistenti fossero rimaste con l'attrezzatura originale, probabilmente non avrei preso la parola e non avrei presentato quest'ordine del giorno; ma di recente il Parlamento ha votato 900 milioni per migliorare le condizioni delle ferrovie calabro-lucane, l'intera attrezzatura e per adeguarle ai bisogni attuali, e quindi le ha valorizzate. Questo fatto, messo in rapporto con le altre osservazioni, autorizza il Governo a guardare finalmente al completamento di questi due tronchi. Si è già realizzata una maggiore comodità e sicurezza per il pubblico viaggiante; si ha una minore spesa e un maggiore incasso: per esempio, sulla linea Soverato-Chiaravalle, essendo state istituite le automotrici, mentre prima vi era una sola coppia di treni oggi ve ne sono sei, e queste nuove coppie sono maggiormente frequentate e affollate. Se in tali linee si sono quindi accoppiati i termini di efficienza e di comodità, e se le condizioni peculiari di quelle zone richiedono il completamento del programma esistente fin dal 1910, giunti al 1951 bisogna pur provvedere a quello che è stato progettato e la cui utilità è dimostrata dagli ulteriori sviluppi di quelle regioni.

Il dibattito che si è svolto in alcuni congressi e in altre sedi ed anche nell'VIII Commissione della Camera su quella che potrebbe essere la opportunità di sostituire le rotaie con mezzi di autotrasporto, devo dirvi che nel caso in esame ci riguarda solo relativamente. Non voglio qui contraddire il principio che pare già si affermi, ma voglio dire che in Calabria, e specialmente nell'estremità della penisola, si tratta di una eccezione necessaria, e l'eccezione sarà quella che confermerà il principio. Io parlo specialmente di quei due tronchi che per essere completati non aspettano che l'opera di pochi chilometri; essi da anni si tendono inutilmente le mani e ripetono il disappunto ed il malcontento di quelle popolazioni. Sento il dovere di portare alla Camera la voce della mia terra e con essa le ragioni di questa giusta richiesta.

In Calabria le due linee ferrate corrono lungo le coste. La tirrenica e la jonica assieme alle due strade nazionali, la Reggio-Napoli e la Reggio-Taranto, esse, per un percorso di molti chilometri, certo più di 200, non hanno nessuna traversale a rotaia che congiunge i due mari che sono distanti in linea d'aria in qualche punto soli 30 chilometri.

Durante la guerra (ecco quello che debbo fare risaltare a proposito di quella famosa concorrenza che poi qui è stata negata dagli onorevoli Salerno, ed altri), se noi non avessimo avuto anche questo frammento di linea, cioè la Chiaravalle-Soverato e Mammola-Gioiosa Marina, la Gioia Tauro - Cinquefronde e la Vibo - Mileto i paesi nostri sarebbero rimasti assolutamente isolati, perché la mancanza di automobili e la carenza di benzina non avrebbero permesso a nessun cittadino di poter arrivare alle linee di grande comunicazione, né alle linee ferrate litoranee.

Io, a coloro che intendono parlare di moda dei mezzi di trasporto (una volta vi era la moda dell'asinello, seguì quella della carrozza, indi quella della locomotiva, finalmente quella dell'automobile ed oggi quella dell'aereo), vorrei dire: se davvero pensate che tutte le ferrovie Calabro-Lucane ed anche questi due tronchi debbano essere disarmati in avvenire, se tale aspettativa dovesse giustificare il mancato loro completamento, se anche la ferrovia Cosenza-Catanzaro, che unisce i due capoluoghi delle vicine province, non dovesse domani più esistere, per seguire la moda, pensate pure quale delizia vi sarebbe nel fare lo stesso percorso che fa oggi la ferrovia Cosenza-Catanzaro per strada ordinaria? Sono 105 chilometri, un po' meno o poco più con la linea ferroviaria e 2150 curve e forti dislivelli. Sono un medico e considero il trauma dei canali semicircolari dell'orecchio. Nessuno di voi forse soffre di mal di mare. Almeno il mio sistema nervoso non resisterebbe a questo disagio.

Né si parli di concorrenza fra gli autoservizi e le ferrovie; la stessa amministrazione delle ferrovie calabro-lucane dove ha potuto ha istituito gli autoservizi per completare le deficienze dei tronchi che mancano. Qui non abbiamo concorrenza; qui abbiamo due servizi mancanti. Quindi, sostengo che almeno quello più importante, quello che prima è stato progettato, che prima è stato promesso, quello che maggiormente darebbe garanzia al traffico presente ed avvenire, quello che è di più conveniente attuazione, deve essere finalmente realizzato. Già si è tardato molto. Sono passati 40 anni e il problema logicamente ha visto inserire in esso altri termini, ma la soluzione è rimasta sempre la stessa.

Ecco perché io dico oggi al Governo democratico di non voler condividere la negligenza, anzi la responsabilità dei passati governi. Io dico al Governo democratico che non deve, non può trascurare oltre il comple-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

tamento di queste linee. Esso è imposto dalle economie cui ho accennato, ma anche dalla necessità dello sviluppo commerciale, agricolo, industriale e minerario di quelle zone, che hanno ricchezze da sfruttare e che possono essere messe a disposizione dell'intero paese (*Applausi al centro e a destra*).

PRESIDENTE. Gli onorevoli Fabriani, Giammarco e Natali Lorenzo hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerato che la riattivazione dell'intero percorso ferroviario Roccasecca-Avezzano, per considerazioni economico-sociali e logistiche, tocca nel vivo gli interessi di una importante zona del centro d'Italia;

ritenuto che lungo la Valle Roveto è destinato a convogliarsi un traffico molto superiore a quello rivelato dai dati statistici di anteguerra, e ciò, oltre che per normale incremento, anche per il potenziamento turistico della zona e per l'attuazione della riforma fondiaria nella Conca del Fucino;

ritenuto inoltre che, per ristabilire un equilibrio nel traffico, ove non si ricostruisse l'intero percorso ferroviario, bisognerebbe supplire alle vecchie e nuove esigenze con imponenti lavori stradali in alta montagna, che importerebbero finanziamenti per cifre assai superiori ai 900 milioni preveduti dal Ministero dei trasporti come onere della ricostruzione ferroviaria,

impegna il Governo

a provvedere, quanto prima, al completamento della ricostruzione ferroviaria del tratto Avezzano-Sora ».

L'onorevole Fabriani ha facoltà di svolgerlo.

FABRIANI. Il mio ordine del giorno riguarda la ricostruzione del tronco ferroviario Avezzano-Sora sulla linea Avezzano-Napoli. Si tratta di un percorso di 50 chilometri, per cui era stata preventivata una spesa di circa 900 milioni.

Non sarei intervenuto in questa discussione ad aumentare la pleora degli ordini del giorno, se non avessi ricevuto qualche giorno fa, in risposta ad una mia sollecitazione, una lettera del ministro dei trasporti, il quale dice che « l'onere dei lavori per effettuare il ripristino è valutato a 860 milioni di lire, somma che le ferrovie dello Stato non hanno disponibile sui fondi in conto ricostruzioni. Dal punto di vista del rendiconto non sarebbe giustificato l'investimento di un così

rilevante capitale, potendo le esigenze dei trasporti essere soddisfatte in maniera più economica con i trasporti su strada ».

È una risposta che non può non diffondere un senso di desolazione e di disperazione in numerosi paesi che, da anni, attendono il ripristino di questo tronco ferroviario, che tanto influisce nella vita economica di queste popolazioni. La linea si svolge in una zona depressa, fra popolazioni montane che, appunto perché tali, vanno particolarmente aiutate. È vero che vi è anche una strada, ma essa presenta già i sintomi di un grave congestionamento per il fatto che la maggior parte del traffico Italia settentrionale-meridionale si svolge su questo percorso.

Pertanto, occorrerebbe o la costruzione di una nuova strada o, come diciamo noi, il ripristino del tronco ferroviario, che importa una spesa assai minore di quanto richiede la costruzione di una nuova strada in una zona montana, attraverso curve e dislivelli. Va aggiunto che non vi è soltanto un interesse economico e sociale ma vi è anche in interesse strategico, perché si tratta della strada di arroccamento che unisce il Tirreno all'Adriatico. L'importanza particolare di questa strada è stata notata da tutti nell'ultima guerra...

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Per ciò conviene fare la strada e non la ferrovia!

FABRIANI. Ma la strada importerebbe una spesa di molto superiore.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Ma conviene più la strada.

FABRIANI. Ora, siccome non si hanno a disposizione 900 milioni per il ripristino della ferrovia, le popolazioni certamente non possono sperare nella costruzione di una nuova strada. Il traffico è aumentato enormemente ed è possibile che possa subire, con l'andar del tempo, una congestione sempre più grave e pericolosa per il convogliamento verso l'Adriatico delle merci che provengono dall'Italia centro settentrionale.

Vi è inoltre un incremento naturale del traffico determinato dall'incremento demografico della popolazione; e vi è anche un aumento derivato dallo sviluppo del turismo che si verifica in genere per tutto l'Abruzzo, e che è essenzialmente un turismo di massa, alimentato dalle due grandi città di Napoli e di Roma. La Valle Roveto è meta turistica e via di transito per i maggiori centri di Tagliacozzo, Ovindoli, Parco Nazionale, Rocca di Mezzo, Roccaraso, ecc.

A queste due cause si aggiunge la valorizzazione e il potenziamento economico della

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

conca del Fucino attraverso la riforma fondiaria, il che significa grande necessità di comunicazioni adeguate sia nella fase di attuazione prima, sia nella fase di maggior produzione poi.

Date quindi queste esigenze vecchie e nuove alle quali, per ragioni economiche, sociali e morali, non è lecito sottrarsi, i casi sono due: o si provvede alla riattivazione di tutto il percorso ferroviario o si raddoppia l'angusta e difficile strada nazionale, in montagna, che impegnerebbe miliardi.

A questi motivi che dovrebbero sufficientemente illustrare l'ordine del giorno, io vorrei aggiungere qualche altro. È talmente sentita la necessità della ricostruzione di questo tronco ferroviario che le popolazioni della Valle Roveto, se continuano a sentirsi abbandonate, graviteranno, come hanno fatto per il passato e non potendo emigrare all'estero, nella periferia di Roma, moltiplicando e aumentando il problema di ordine sociale, igienico e sanitario che tormenta la capitale d'Italia.

E vi è anche una ragione di natura psicologica ed estetica. Non è opportuno, per ovvie ragioni sociali e politiche, offrire all'occhio del viaggiatore, in una vallata ricca di suggestioni panoramiche, lo spettacolo desolante di una lunga serie di travate contorte e di macerie. Abbiamo visto ricostruire, con sorprendente rapidità, intere città, e l'Abruzzo conta autentici miracoli come la ricostruzione di Avezzano e di Pescara, completamente distrutte dalla guerra, e di quasi tutti i paesi dell'alto Sangro. Non sarebbe opportuno pregiudicare questo motivo di autentico orgoglio dell'Italia e degli italiani nell'aver proceduto con tanta speditezza nell'immane opera della rinascita lasciando insoluti questi minori problemi che non comportano spese eccezionali.

Noi troviamo strano che si dimentichino queste esigenze anche di natura estetica. Passando per la via Salaria, per esempio, per molti anni abbiamo visto, come scheletri di cimitero, nude e contorte tutte quante le strutture metalliche dell'aeroporto dell'urbe. Noi e i forestieri ci siamo lamentati tante volte che si tardasse tanto, mentre in altri campi era così viva e febbrile l'attività di ricostruzione del nostro paese, a togliere quei segni di desolazione e di morte. Andando all'estero, tempo fa, e precisamente a Malta, non ho potuto non sentire profondo l'orgoglio di sentirmi italiano nel vedere che a La Valletta, dopo tanti anni dalla fine della guerra, ancora non erano state riparate le ferite

dei bombardamenti. Questo motivo di orgoglio, che ha tanta importanza per lo spirito degli Italiani, è anche un motivo di stima e di apprezzamento da parte degli stranieri. Se non altro per questo, noi dobbiamo andare incontro alle richieste vive e trepidanti delle popolazioni della Valle Roveto che chiedono il ripristino sollecito dell'arteria più vitale per il loro commercio, per le loro comunicazioni, per la loro vita, insomma, materiale e spirituale, dal momento che questa via collega tutta la zona con i due centri scolastici più notevoli di Avezzano e di Sora.

All'ingresso della vallata, onorevole ministro, nel paese di Capistrello, c'è un cimitero nel quale giacciono trenta cittadini barbaramente fucilati dai tedeschi in ritirata, ai quali avevano cercato di ostacolare la distruzione appunto di questa ferrovia.

Quei morti, come tutti i vivi della zona, attendono da parte del Governo un atto di giustizia e di comprensione e vi danno un appuntamento, onorevole ministro. È l'appuntamento che dovrà segnare il ripristino di questa arteria vitale per quei paesi, troppo spesso e troppo a lungo dimenticati. Non manchiamo a quell'appuntamento, onorevole ministro, perché sono in giuoco l'onore dell'Italia, il prestigio del nostro Governo e il benessere di queste popolazioni che sono tra le più laboriose e pacifiche d'Italia. (*Applausi*).

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

« La Camera invita il Governo:

1°) a raggiungere una maggiore economia sulle spese di esercizio mediante una saggia riforma della procedura degli appalti;

2°) ad esaminare accuratamente la materia « orari e coincidenze », perché siano, quanto più è possibile, soddisfatte le esigenze dei viaggiatori;

3°) ad esaminare l'opportunità della intensificazione dei trasporti merci su strada ferrata, adattando i mezzi alle aumentate esigenze dell'agricoltura e del commercio;

4°) ad esaminare se sia conveniente mantenere in vita la Provvida, considerando i risultati del suo bilancio;

5°) a prendere in particolare considerazione, e con urgenza, la questione ferroviaria calabrese ».

Ha facoltà di svolgerlo.

CARRATELLI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, un bilancio poco allegro questo di previsione per il 1951-52 del Ministero dei trasporti: esso presenta un disavanzo di

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

43,2 miliardi, cioè di due volte e mezzo quello dell'esercizio precedente. Si prevede una maggiore spesa del 5 per cento contro un minore introito del 9 per cento. La maggiore spesa di 10 miliardi è devoluta, in ragione di 6,7 miliardi per l'esercizio e per il resto per i miglioramenti al personale; si prevede una sovvenzione straordinaria da parte del tesoro di 26,9 miliardi per colmare il disavanzo di gestione. Sulle maggiori assegnazioni per l'esercizio, mi permetto osservare: il materiale rotabile è in gran parte nuovo e rinnovato dopo la fine della guerra; si tratta, perciò, di materiale che dovrebbe essere sano ed efficiente. Non pare, invece, se si deve già prevedere una maggiore spesa per la sua manutenzione di 3 miliardi. Due fatti concorrono all'affermazione di tale necessità, e cioè l'alto costo delle riparazioni presso l'industria privata, pur migliorato di colpo da due anni a questa parte (per interventi sui quali il ministro potrebbe informarci più di quanto non si sia sentito dire) con la riduzione di circa il 50 per cento dell'ora lavorativa, ottenuta, dal direttore generale col proprio diretto intervento, dalla industria, prendendo a trattare i nuovi contratti personalmente, piuttosto che lasciarli affidati al servizio trazioni; e le velocità che si è voluto assumere. Queste ultime incidono notevolmente anche sull'armamento. In merito alle alte velocità, si ritiene un bene che esse siano conseguite, in omaggio al miglioramento delle comunicazioni; ma tale provvedimento può essere adottato quando il bilancio non soffre di un passivo come quello suaccennato. A proposito dell'armamento giova rilevare che 850.000 lire di spesa annua per la manutenzione ordinaria di un chilometro di binario a scartamento normale e, rispettivamente, di lire 625.000 per i binari a scartamento ridotto sono veramente eccessive (capitolo di spesa numero 24, pagina 56); e sono troppe anche lire 1.200.000 per la manutenzione di un chilometro di linea elettrificata; parimenti sono troppe 90.000 lire per ogni saldatura di rotaia.

Non è chiedere molto, affermare la necessità di una riforma nella procedura degli appalti, la quale, se fosse resa più snella e diretta, potrebbe condurre alla stipulazione di contratti meno onerosi. Sanno tutti che i lavori ferroviari vengono a costare almeno il doppio di quelli civili, e non si può certamente affermare che vengano eseguiti meglio. Questa materia non è stata mai studiata a fondo da uomini nuovi da proporre a tali indagini — persone estranee all'amministrazione — che potrebbero portare la loro fresca esperienza

del mercato e della tecnica. Negli uffici si incontra troppa gente abitudinaria, sospettosa di fronte alle innovazioni, ancorata ad una formazione che risale agli anni di gioventù, e ormai superata.

Su questo punto, che può considerarsi tra i più vitali dell'economia dell'amministrazione ferroviaria, richiamo la cortese attenzione dell'onorevole ministro.

Per ciò che riguarda le riparazioni presso le officine, i depositi locomotive e i cantieri dell'amministrazione, può dirsi altrettanto. Bisogna, tuttavia, rendere onore agli sforzi che la direzione generale fa per introdurre l'applicazione del premio di maggior produzione nei propri impianti, misura che torna a vantaggio tanto delle maestranze, quanto dell'amministrazione, e forse, per questo, osteggiata in tutti i modi dai sindacati di sinistra, sempre coerenti nel sabotaggio delle proposte che non portano alla miseria e allo scontento. Occorre riorganizzare anche i cicli di lavorazione, il che si potrà realizzare sempre meglio, specializzando i diversi impianti nei singoli sistemi di lavorazione. A questo compito non sono inadeguati gli elementi tecnici di cui le ferrovie dello Stato dispongono, e perciò si può nutrire fiducia in un sollecito, sensibile miglioramento della produzione.

La previsione di un miliardo per miglione alle linee e agli impianti mi sembra esigua, se si pone mente al costo delle macchine moderne.

Resta, comunque, sempre vivo e insoluto il dilemma se convenga mantenere in opera le officine presso l'amministrazione ferroviaria o affidare tutte le riparazioni di una certa importanza alle industrie private: problema questo, reso complesso da aspetti anche non tecnici, ma degno di attenzione per una sollecita soluzione.

Si prevedono 14 miliardi di perdita, sui 175 di minori entrate, per contrazione del traffico. Questo fatto è in contrasto con l'aumento del reddito nazionale e viene accettato dal compilatore dello stato di previsione senza un accenno a quanto si pensò di poter opporre a questo declino dei trasporti su rotaia.

In ciò la tecnica incide poco. Le possibilità sono quelle che sono, e se si dovesse impiegare un'ora di più tra Roma e Milano o tra Roma e Bari, per preservare veicoli e strada da un logorio eccessivo, non si perderebbe né un viaggiatore, né una tonnellata.

Il problema sta nelle tariffe e negli orari: è oggi come ieri, quello di trasportare, ad esempio, 1000 persone il più comodamente

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

possibile e al minor costo. Altrettanto può affermarsi per le merci.

Ciò non è stato compreso. Si trovano in costruzione da 2 anni presso la Breda 2 elettrotreni di 7 elementi ciascuno, muniti di ogni confort moderno: furono preventivati per due miliardi, ma ne costeranno almeno tre. Per poterli ospitare nei depositi fu allungata una tettoia al deposito di Greco Milanese. Si gradirebbe conoscere come si farà a realizzare un esercizio regolare con 2 unità, quando tutti sanno che ne occorrerebbero almeno 3 e, prudenzialmente, 4, per istituire una coppia di treni. E se si dovranno costruire altre unità simili, il Ministero dei trasporti è in condizioni di procurarsi facilmente gli stanziamenti? Per ammortizzare la spesa, quanto dovrà costare un biglietto da Roma a Milano, quanti viaggiatori li frequenteranno e che cosa si farà degli altri elettrotreni che sono in riparazione e che costano un occhio? Sono state applicate a migliaia di carri merci nuovi le boccole a rullo invece delle ottime boccole normali, pagandole più di 100.000 lire cadauna. Per farne che cosa? Per avere maggiori fastidi nei riscaldi e maggiori soste, trabordi e spese. Ed in cambio di che? In cambio di una ancora ipotetica minima economia di energia di trazione.

Il costo delle stazioni, poi, è un problema vecchio. È nuovo piuttosto l'altro, quello che concerne il costo dell'esercizio e della manutenzione. Un esercizio di lusso non si addice alla ossatura commerciale che deve avere un'organizzazione industriale come la ferrovia in *deficit*.

Un tale organismo deve avere una struttura snella e coerente, con il minor numero di iugulazioni regolamentari e di agenti irremovibili, posti per farle osservare. Cosa si è fatto, finora, cosa è in atto per snellire e rendere meno invisa ed insopportabile al pubblico un'organizzazione che ha deficienza numerica e, talvolta, qualitativa di agenti agli sportelli o comunque a contatto con coloro che hanno rapporti con l'amministrazione?

Altro incaglio è costituito dagli orari e dalle coincidenze. Gli orari sono elaborati due volte l'anno da un rispettabile consesso di funzionari del servizio movimento, i quali si rendono conto, finché possono, delle esigenze dei viaggiatori e quasi nulla del costo dell'esercizio. Il servizio trazione e il servizio lavori sono generalmente assenti da questi concili, e ne vengono fuori orari spesso essenziali per l'economia dell'esercizio.

Per quel che riguarda le acquisizioni del traffico, poco o nulla risulta che venga fatto.

Esiste un servizio commerciale e del traffico, ma quali sono i suoi compiti? Sono limitati alla composizione delle vertenze in materia di trasporti, nelle quali portano quella mentalità fiscale che contribuisce a un diffuso stato di diffidenza, che si dovrebbe invece eliminare, tra cliente ed azienda.

Non sarebbe più proprio alla istituzione l'incarico reclamistico, snello, pronto e intelligente, inteso a convincere il pubblico che i trasporti in ferrovia hanno sempre i loro pregi, per suggerire tariffe di circostanza, per mantenere contatti con i trasportatori capillari, per suggerire agli uffici tecnici migliorie ai veicoli, perché possano soddisfare i desideri e i bisogni dei viaggiatori? Se si pon mente a quanto in Inghilterra e in America viene svolto in questo campo, fino alla realizzazione di un'industria alberghiera connessa con i trasporti, si vede quanto campo vi sia da percorrere in questo ramo di attività. Invece, il servizio commerciale e del traffico delle ferrovie dello Stato è il più contratto di tutti, il meno alimentato e con compiti del tutto secondari. Si potrà fare qualche cosa da noi?

Ancora: il servizio movimento tentò il trasporto di autotreni stradali su carri piani delle ferrovie lungo le grandi distanze. All'arrivo gli autotreni avrebbero ripreso la strada per il servizio capillare. L'esperimento abortì. E fu male, perché il trasporto su strada richiede un'energia tripla di quello su ferrovia, e ognuno vede quanto potrebbe tornare a vantaggio dei due settori la risoluzione di questo problema tecnico. È sicuro il servizio movimento e quello trazione che si sia proprio tentato tutto in questo campo?

Il capitolo delle spese, per il quale le maggiori spese verranno contenute in 10,2 miliardi, poggia principalmente sui seguenti presupposti: la eliminazione pressoché completa dell'incremento patrimoniale, fra cui la elettrificazione e i miglioramenti alle linee ed agli impianti, i cui importi relativi passano da 23.550 milioni a 2 miliardi (titolo secondo, pagina 68): per un anno intero, dunque, praticamente ci fermeremo e ciò nonostante le ferrovie ci costeranno 10 miliardi di più.

Nella fiducia che l'onorevole ministro voglia dirci se questa sospensione attende tempi migliori per riprendere ed evitarci di vederci andare a male, si gradirebbe conoscere se metta conto tenere ancora in vita la « Provvida », in considerazione dei risultati del suo bilancio.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

Eccessiva sembra la triplicazione dello stanziamento (300 milioni, capitolo 37, pagina 60) per avvisi, orari e pubblicazioni diverse e (690 milioni) per la gestione degli autoveicoli, che potrebbero essere ridotti almeno alla metà (capitolo 2, pagina 54).

Poi vengono alcune cifre ottimistiche. Si prevedono 500 miliardi, e cioè il 20 per cento di economie sui lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore. Si prevedono 3.180 milioni di economia sul consumo del carbone, per effetto della diminuzione verificatasi nel prezzo di acquisto. Ciò era già inesatto nel luglio 1951, quando il disegno della presente legge fu presentato al Senato: infatti, se dal gennaio al marzo 1950 il prezzo del carbone è passato da 12.300 a lire 10.300 la tonnellata, il che ha potuto portare nello stato di previsione ad una diminuzione del 10,6 per cento, dal luglio scorso il carbone è passato a 15.000 lire la tonnellata, il che porterà, se il prezzo rimarrà invariato, all'aumento del 22 per cento sulla spesa preventivata nell'esercizio precedente, che passerà da 29,9 miliardi a 36,5 miliardi, con un aumento di miliardi 6,6 sulla competenza risultata per l'esercizio 1951-1952.

L'economia è prevista anche per effetto della diminuzione conseguibile nei consumi unitari. Immaginiamo che tali diminuzioni siano quelle dovute alla tecnica dei disincrostanti, felicemente introdotta nell'alimentazione delle locomotive e nell'applicazione dei preriscaldatori testé decretati a qualche centinaio di locomotive, alcune delle quali già vediamo correre le nostre linee del nord.

Queste applicazioni non gravano sul bilancio, perché vengono compensate con l'economia di carbone realizzata in pochi anni; perciò si confida che sia data larga applicazione a questo sistema. Vi sono almeno mille locomotive che potrebbero essere utilizzate in tale maniera, conseguendo una economia di centinaia di milioni all'anno, utilizzando vecchie locomotive che — escluse dalle linee elettrificate — vengono malamente utilizzate, mentre, sempre alla ricerca del nuovo, si pensa ai tipi di locomotive *Diesel* elettriche, che costano almeno 150 milioni ciascuna e sulle quali non si ha ancora una esperienza sufficiente di costruzione e di esercizio. Su questo miglioramento del consumo di carbone gradiremmo assicurazioni da parte dell'onorevole ministro.

Fra le spese in aumento è quella per la rinnovazione della parte metallica dell'armamento (capitolo 58, pagina 63). Si gradirebbe una precisazione sulle linee alle quali è desti-

nata tale rinnovazione. Si gradirebbe anche avere qualche ragguaglio sulla somma di un miliardo e 600 milioni destinata al rinnovamento del materiale rotabile, indicando quali tipi di nuove rotabili si pensa di costruire.

Si prende atto del raddoppiamento della spesa per migliorie e aumenti di carattere patrimoniale alle linee e agli impianti. A tale proposito non si può fare a meno di ricordare gli impianti ferroviari della Calabria, sempre troppo inadeguati ad un solo binario, di vecchio armamento, la quale sui due versanti sopporta tutto il traffico da e per la Sicilia, facendo miracoli di uomini e di materiale.

La questione ferroviaria meridionale è oggi alla ribalta per gli uomini avveduti che guardano oltre le contingenze politiche. La valorizzazione delle opere che si sono intraprese nel Mezzogiorno e la politica agraria che le accompagna daranno entro il decennio frutti cospicui e forse insperati, e mancheranno le strade, perché il paese è impervio e difficile, geograficamente antieconomico ai trasporti, e mancheranno le ferrovie, se subito non si porrà mano ad un rinnovamento e ammodernamento degli impianti. In proposito, mi riservo di intrattenere in altra occasione gli onorevoli colleghi.

Le ferrovie stanno studiando un piano per il potenziamento della linea ionica a sollievo di quella tirrenica: ciò è noto. Ma tale potenziamento, necessario per le precarie condizioni della linea ionica (come è stato dimostrato in questi ultimi giorni, in cui il ciclone abbattutosi sulla Calabria vi sono state ben 13 interruzioni di linea), non risolve — per molteplici ragioni — la questione della linea tirrenica, che è e sarà la grande arteria di comunicazione tra la Sicilia, la Calabria e l'Italia centrale e settentrionale. Quindi, indipendentemente da quanto sarà fatto per la linea ionica, è necessario provvedere al potenziamento della linea tirrenica, adeguandola alle attuali e future esigenze.

In passato si ritenne di aver risolto il problema con la elettrificazione. Senza dubbio tale miglioramento in quel tempo fu sensibile, ma con ciò non si poté dire che il problema poteva ormai considerarsi risolto. È indispensabile arrivare al raddoppio della linea da Reggio Lido a Battipaglia: si tratta di una necessità sentita da decenni, per la quale era in fase di inizio una progettazione negli anni precedenti la guerra. Ogni altro provvedimento che sarà preso o tentato, senza tener conto di questa indispensabilità, sarà un pannicello caldo, che non riuscirà mai a guarire il male. L'esperienza fatta finora,

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

soprattutto in occasione della scorsa campagna agrumaria, durante la quale abbiamo avuto delle punte impreviste che hanno raggiunto i 17 treni di agrumi al giorno, conferma le nostre previsioni.

Prendo atto con soddisfazione del maggiore stanziamento di 9 milioni per obblazioni e sussidi al personale, mentre non posso dirmi soddisfatto per la riduzione da 270 a 180 milioni delle spese per raccogliere e istruire orfani, e figli di agenti ed ex agenti.

Signor ministro, mantenga per un'opera così alta e indispensabile i 270 milioni del precedente bilancio!

Prendo anche atto della maggiore assegnazione di 90 milioni alle colonie marine e montane e dell'assegnazione di 200 milioni per le società cooperative tra il personale per la costruzione di case. Di queste assegnazioni rendo grazie a lei, signor ministro.

Debbo, per altro, rilevare che le spese di personale dovrebbero ridursi, evitando, per quanto è possibile, le forti indennità di trasferta a lunga scadenza, indennità che l'amministrazione deve corrispondere agli agenti per mantenere in efficienza i servizi, specialmente nelle località disagiate, nelle quali, soprattutto per mancanza di alloggi, i posti di ruolo vengono coperti da un anno all'altro con personale in missione.

Recentemente sono stati banditi concorsi per l'assunzione di nuovi elementi. Riconosco che dette assunzioni sono necessarie per rinsanguare le vacanze che ogni anno si verificano fra il personale tecnico; ma raccomando, per le occorrenze di personale di manovalanza o comunque non tecnico, il sistema degli appalti, molto conveniente per l'amministrazione.

Penso che, per evitare la cosiddetta piaga dei continui trasferimenti, con conseguenti oneri finanziari (e quasi sempre con disagio degli interessati), sarebbe necessario addiventare ad assunzioni, previo concorso, degli elementi occorrenti, reclutandoli sul posto, anziché con il sistema compartimentale, come in atto si verifica.

E cade bene, qui, un segnale di allarme: voglio cioè richiamare l'attenzione sul fatto che in questi ultimi tempi va diminuendo il numero dei laureati nei gradi medi, verificandosi invece un aumento del numero dei non laureati in questi gradi. Con l'inflazione di lauree che oggi si lamenta nel nostro paese, è veramente singolare questo depauperamento. Anche su questo fatto gradirei notizie dall'onorevole ministro.

Dopo di che, se una conclusione è possibile, bisogna concludere che questo bilancio delle ferrovie dello Stato non reca alcun segno di deviazione dalla curva discendente e involutiva, che dall'inizio del dopoguerra ha preso una piega sempre peggiore. Le origini vanno ricercate nella competizione fra strada e rotaia, non solo in linea tecnica, ma anche in linea organizzativa. Si è visto che, mentre nella linea tecnica si inseguono fantasmi antieconomici, a cui le nostre possibilità non si adeguano, nella parte organizzativa, si diventa sempre più pesanti e inattuali.

Come deputato calabrese, mi consenta, onorevole ministro, rivolgerle due precise domande: si farà la nuova progettata linea Cosenza-Paola? Tante volte si è parlato di questa ferrovia come della ferrovia della morte, e questo è il chiodo fisso mio e del senatore Mancini, perché questa ferrovia, onorevoli colleghi, rappresenta un pericolo per tutti i viaggiatori. Si farà o non si farà, dunque, questa nuova ferrovia? Prego l'onorevole ministro di darmi al riguardo una precisa risposta. Meglio un no deciso, onorevole ministro, anziché una promessa che sia seguita, poi, da una terribile delusione.

Un'altra domanda vorrei rivolgerle, onorevole ministro: si attuerà il progetto del doppio binario sulla Battipaglia-Reggio Calabria? Sarà o non sarà costruito il secondo binario?

Onorevole ministro, nella mia qualità di deputato calabrese ho il dovere e, mi consenta l'impertinenza, il diritto di chiedere a lei precise notizie su questi due problemi vitali della Calabria. Quello del secondo binario, onorevole ministro, è un problema che non ha soltanto importanza regionale, ma importanza nazionale, perché congiunge il nord e il centro d'Italia con la mia Calabria e la Sicilia.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Questi problemi non sono sollevati nel suo ordine del giorno.

CARRATELLI. In questo momento le rivolgo due domande, quelle stesse che mi son permesso, *brevi manu*, di rivolgerle questa mattina.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. In questa sede non le posso rispondere.

CARRATELLI. Poiché ella questa mattina mi ha detto che si sarebbe informato presso i suoi organi tecnici per darmi la risposta, la prego di darmi notizie più concrete in ordine a questi due grandi problemi calabresi. Molte versioni sono state date al riguardo dai giornali e diverse notizie sono circolate. Desidero solo avere, dall'unica

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

fonte qualificata, la notizia se il secondo binario sarà costruito e se la Cosenza-Paola progettata sarà ricostruita. La prego, signor ministro, in occasione del suo intervento di domani, di voler rispondere a queste domande che io le ho rivolte a nome delle popolazioni calabresi. (*Applausi*).

MALVESTITI, Ministro dei trasporti. Non lo posso fare: non sono previste nel suo ordine del giorno.

CARRATELLI. L'argomento rientra nel punto quinto del mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Credo superfluo ricordare agli onorevoli colleghi che l'ordine del giorno non è assimilabile ad una interrogazione o ad una interpellanza. Con l'ordine del giorno si invita la Camera e non il ministro — udito tuttavia il parere del ministro stesso — a pronunciarsi su una determinata questione.

Gli onorevoli Bernardinetti e Tozzi Condivi hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera

invita il Governo a studiare la possibilità di porre concretamente in atto al più presto la costruzione della ferrovia Roma-Rieti-Ascoli Piceno, il cui progetto è stato approvato dagli organi competenti e la cui urgenza è stata riaffermata nella relazione pubblicata nel 1948 (pagina 21) al ministro dei lavori pubblici sui programmi in atto e futuri ».

L'onorevole Bernardinetti ha facoltà di svolgerlo.

BERNARDINETTI. Onorevole Presidente, non svolgerò nemmeno il mio ordine del giorno, perché di un problema tecnico, come quello che prospetto, gli elementi si trovano nella pratica che già i ministeri competenti hanno a suo tempo istruita. Invero, quanto richiedo nel mio ordine del giorno è oggetto di uno studio iniziato dal 1847. Nel 1948, ad un secolo e un anno di distanza, il problema è stato ripreso dal Ministero dei lavori pubblici, presso cui vi è la direzione generale che si interessa della costruzione delle nuove linee ferroviarie. Nel 1948, nella relazione che faceva l'allora ministro Tupini, si diceva che « questa linea ferroviaria, di cui si propone la costruzione (Fara Sabina-Rieti-Ascoli Piceno) è una delle più urgenti ».

Vorrei pregarla, onorevole ministro, di volere per lo meno sollecitare il Ministero dei lavori pubblici, per quanto concerne la sua competenza, perché sia rimandato agli uffici competenti che esaminino il progetto e ve-

dano la convenienza del medesimo. Spero che il ministro dei trasporti vorrà darmi questa soddisfazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Artale e Guerrieri Emanuele hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

ritenuta la pericolosa saturazione permanente dei trasporti a cui si è pervenuti nella linea tirrenica a sud di Battipaglia e nelle costiere sicule;

considerato:

che sono già minacciati di soffocazione i traffici della Sicilia e della Calabria e sempre più lo saranno coll'accrescersi della produzione e dei consumi,

che la mancanza di una idonea rete ferroviaria nelle regioni suddette pregiudica, inoltre, tutti gli sforzi in atto per la rinascita del Mezzogiorno e danneggia l'economia nazionale,

invita il Governo

a predisporre con urgenza un programma per la costruzione:

a) del doppio binario nelle linee Battipaglia-Villa San Giovanni-Reggio Calabria; Messina-Palermo; Messina-Siracusa,

b) di invasature per le navi-traghetto a Scilla in Calabria e a Torre Faro in Sicilia con relativo allacciamento delle invasature di Torre Faro alla stazione di Villafranca Tirrena da un lato e Messina scalo dall'altro, ripartendo la spesa prevista in dieci esercizi consecutivi a partire dal bilancio preventivo 1952-53 ».

L'onorevole Artale ha facoltà di svolgerlo.

ARTALE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'argomento è noto e, dall'inizio della legislatura, ritorna ogni anno al nostro esame con accenti di sempre maggiore preoccupazione.

È risaputo ormai nel paese come la situazione della linea tirrenica a sud di Battipaglia e delle costiere sicule sia allarmante in relazione al crescente volume dei traffici, e mi consta che essa vivamente preoccupa l'amministrazione ferroviaria. Lo stesso ministro dei trasporti ebbe l'anno decorso a dichiarare in questa Assemblea che « la linea tirrenica è tanto satura di trasporti da non poterne più contenere ».

Ogni anno che passa senza che si affronti sia pure con gradualità, una soluzione radicale, aggrava questa difficilissima situazione. Sono lieto di dare atto all'amministrazione ferroviaria, e al ministro, che si è compiuto e si sta

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

compiendo un grande sforzo per la ricostruzione della rete e per migliorare l'attrezzatura; ma non mi pare si voglia affrontare con la necessaria preveggenza e sollecitudine la soluzione del grave problema che è oggetto del mio ordine del giorno, soluzione interessante non solo la Sicilia, la Calabria e il Mezzogiorno, ma l'intera nazione, perché i problemi del Mezzogiorno si debbono vedere e inquadrare in funzione dell'economia di tutto il paese.

Si impone ormai la necessità di rendere veramente efficienti le comunicazioni fra nord e sud per potenziare tutta la produttività nazionale. Abbiamo a sud di Battipaglia la più importante linea ferroviaria del meridione, la tirrenica, costruita circa ottanta anni fa con un solo binario; e lo stesso dicasi delle costiere sicule, che non solo non consentono, per la loro struttura, la rapidità dei convogli moderni, ma sono congestionate per l'intero anno da un traffico intenso e da una circolazione sempre crescente. La Sicilia e la Calabria specialmente, ma anche altre regioni del sud, sono minacciate, per le condizioni di queste linee, di una vera e propria soffocazione nello sviluppo dei loro traffici.

Mi permetto indicare alcune cifre all'attenzione della Camera; cifre che il Governo conosce perfettamente. Mentre il traffico carri merci nel suo complesso è ancora assai lontano da raggiungere sulla rete ferroviaria la cifra del 1938, il traffico attraverso lo stretto di Messina, che rappresenta l'indice dell'economia isolana, è quasi raddoppiato. Non sono in possesso dei dati del 1950, ma quelli del 1949 sono stati citati l'anno scorso in questa Assemblea, e li sintetizzo. Nel 1938 sono entrati e usciti dalla Sicilia, fra carichi e vuoti, circa 149 mila carri. Nel 1949 ne sono entrati e usciti circa 260 mila. Mentre nel 1938 sono usciti carichi circa 73 mila carri, nel 1949 ne sono usciti circa 109 mila. Questi indici vanno, per il 1950, certamente elevati, stando alla « tabella dei prodotti del traffico » inserita nella relazione; da essa risulta che il consuntivo 1950-51 è in rapporto a 1949-50 in aumento, relativamente alle merci, con punte massime proprio nei mesi di ottobre, novembre, dicembre, gennaio, febbraio e marzo, che corrispondono ai mesi della più intensa esportazione ortofrutticola e, per noi della Sicilia, della campagna agrumaria; e il preventivo per l'anno in corso aumenta ancora di più.

Si impone pertanto, per la forza stessa delle cose, il raddoppio del binario da Battipaglia a Reggio Calabria e nelle costiere sicule Messina-Palermo e Messina-Siracusa, così come si impongono le nuove invasature per

traghetti a Scilla e a Torre Faro. Si impongono come soluzione radicale che non consente altre alternative. L'elettrificazione delle costiere sicule, che spero sia più sollecitamente avviata, potrà comunque portare un alleggerimento (indispensabile e urgente, sì, ma transitorio) all'ingorgo che in molti periodi dell'anno si verifica, con effetti quanto mai deleteri, sulla rapidità della circolazione dei convogli e sull'economia di tutta l'isola.

Il rafforzamento e il potenziamento della linea jonica sono certamente inderogabili per supplire, anche se in modo del tutto inadeguato, alle necessità imperiose dei traffici, quanto meno per affrontare le crescenti esigenze nel periodo di tempo che dovrà intercorrere fino alla realizzazione del doppio binario nelle linee suddette. Ma, mi si consenta, sono, questi, accorgimenti solo transitori, che si dimostrano e sempre più si dimostreranno insufficienti a mano a mano che la produzione si accrescerà, come si accresce in Sicilia, con andamento crescente; che le bonifiche, i nuovi impianti, la industrializzazione dei prodotti agricoli cominceranno a dare i loro frutti; che gli sforzi che in questo campo si stanno facendo per elevare il tenore di vita delle popolazioni meridionali e per mettere a coltura irrigua e intensiva grandi superfici di terreno (finora abbandonate o lasciate a lento ritmo di produzione per diversi fattori ma anche per povertà di mezzi) cominceranno a dare i loro più visibili risultati.

Se non si sarà con preveggenza affrontato e risolto il problema delle efficienti comunicazioni ferroviarie, se non si sarà data la possibilità di incanalare rapidamente una produzione che è per sua natura deperibilissima, noi avremo fatto degli sforzi vani, e la soffocazione dei traffici porterà inevitabilmente ad una nuova depressione con abbandono di colture e con effetti assai gravi, duraturi nel tempo e quanto mai dannosi a tutta l'economia del paese. La Sicilia e il Mezzogiorno hanno necessità assoluta di esportare i prodotti del proprio suolo, che costituiscono una delle grandi partite attive della nostra bilancia commerciale, e hanno altresì necessità di arrivare rapidamente ai valichi alpini. Sono cose ovvie, tante volte dette e ripetute, e sarebbe grave colpa non affrontarle tempestivamente, anche se gradualmente (in rapporto alle difficoltà del bilancio), le provvidenze necessarie e ormai inderogabili.

Del resto, uno spirito nuovo e rinnovatore nella politica delle nuove costruzioni ferroviarie si impone proprio per un senso profondo di giustizia verso il Mezzogiorno. Dei 4 mila

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

chilometri di linee a doppio binario esistenti nella rete italiana, la Sicilia non ha un solo chilometro; la Calabria due chilometri circa, e, progressivamente, la Puglia 161, la Campania 270, il Lazio 640, la Toscana 450, la Lombardia 580, il Piemonte 410, e medie pur sempre elevate le altre regioni, tranne la Sardegna che, come la Sicilia, non ha un solo chilometro a doppio binario.

È possibile che una così profonda e ingiusta differenza continui a sussistere nelle diverse parti dello stesso territorio nazionale? Certamente no, tanto più che essa non è assolutamente rispondente alle esigenze obiettive del traffico.

Sono certo che questa enorme disparità sarà progressivamente diminuita e che il Governo, sensibile come ha dimostrato di essere alle imperiose esigenze del Mezzogiorno in altri campi, saprà esserlo anche in questo, così vitale, che influenza tutti i settori dell'economia. Perché, se non si affronta questo problema di fondo, potrebbero apparire parole vane la rinascita della Sicilia e del Mezzogiorno, e gli sforzi che si stanno facendo in tal senso potrebbero risultare sterili e mancanti di una chiara e organica visione del futuro.

Certo non disconosco che la spesa è sensibile; ma, ripartita in un decennio su un bilancio imponente come quello dell'amministrazione ferroviaria, potrebbe rappresentare un aggravio sopportabile e, dal profilo strettamente economico, largamente compensato dagli introiti crescenti per la dilatazione dei traffici; comunque essa rientrerebbe nei limiti delle attuali possibilità, con una impostazione, come dicevo, nuova e rinnovatrice della politica dei trasporti.

Del resto, onorevole ministro, sarebbe ben triste la prospettiva della nostra rinascita e dei nostri commerci se dovessimo pensare che neanche fra dieci anni avremo una linea a doppio binario sulla tirrenica e sulle costiere sicule, che pur costituiscono la spina dorsale dei trasporti del Mezzogiorno!

Mi auguro che siano abbandonati per sempre, come lo sono stati, e che più non appaiano i vecchi schemi di un meridione rassegnato alla carenza e povertà dei suoi trasporti ferroviari. Sono d'altra parte certo che l'onorevole ministro si renderà attivo realizzatore dell'indirizzo del Governo, il quale con tanto impegno ha iniziato una politica nuova verso il sud profondendovi mezzi ed energie, e vorrà con buona volontà affrontare e risolvere anche questi problemi. *(Applausi al centro e a destra).*

PRESIDENTE. Gli onorevoli Caroniti, Cuttitta, Spoleti, Saija, Caronia, Pignatone, De' Cocci, Di Leo, Volpe, Perlingieri, Larussa, Delle Fave, Angelini, Bernardinetti, Montecuri, Sica, Pignatelli, Turnaturi, Angelucci Nicola, Fina, Terranova Corrado, Moro Francesco, Guerrieri Emanuele, Terranova Raffaele, Sedati, Ricciardi, Stagno d'Alcontres, Borsellino, Gabrieli, Colasanto, Improta, Storch, Repossi, De Martino Carmine, Franceschini, Bima, Troisi, Pastore, Roselli, Sampietro Umberto, Bontade Margherita, Caccuri, Babbi, Lettieri, Artale, Stella, Corsanego, Caramia, De Caro Gerardo, Bartole, Vetrone, De Vita, Gorini, Germani, Pugliese, Marazzina, Numeroso, Capua, Ferraris, Salerno, Carratelli, Giuntoli Grazia, Tonengo, Semeraro Gabriele, Mussini, Marotta, Trimarchi, Nicotria Maria, Vocino, Federici Agamben Maria, Lo Giudice, Ducci, Serbandini, Castelli Avolio, Pagliuca, Adonnino, Franzo, Camposarcuno, Russo Perez, Reggio d'Acì, Tudisco, Cartia, Consiglio, Bavaro, Sala, Foresi, Armosino, Di Fausto, De Palma, Palazzolo, Corbino, Paganelli, Ambrico, Salvatore, Amatucci, Coli, De Meo, Lecciso, Balduzzi, Nitti, Greco, Calcagno, Fanelli, Salizzoni, Morelli, Titomanlio Vittoria, Casoni, Quintieri, Bruno, Parente, Alicata, Geraci, Meda, Suraci, Rivera, Pino, Gatto, Mastino del Rio, Lombardi e Pierantozzi hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo:

1°) a presentare un disegno di legge che preveda il perfetto coordinamento dei trasporti su ferrovia e su strada ordinaria, eliminando tutte quelle sovrastrutture che impediscono ogni forma civile di progresso, tenendo presente le nuove esigenze della vita, il più elevato rendimento dei mezzi di trasporto da impiegare e il fine della massima economia;

2°) a risolvere gli assillanti problemi inerenti alla soppressione dei servizi ferroviari antieconomici su quelle tratte che possono essere servite efficacemente con servizi più celeri, più comodi e più utili, senza dimenticare la carenza di materie prime e la quasi totale mancanza di combustibili nel nostro paese;

3°) a mettere subito allo studio la progettazione:

a) di linee ferroviarie direttissime a doppio binario elettrificate tra le stazioni di: Battipaglia-Villa San Giovanni; Messina-Catania-Bicocca; Messina-Palermo; Ancona-Foggia;

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

b) dell'impianto di una o più invasature per le navi traghetto a Scilla (Calabria) e a Torre Faro (Messina);

c) dell'allacciamento delle invasature di Torre Faro con la stazione ferroviaria di Villafranca Tirrenia, da una parte, e di Messina scalo, dall'altra parte;

d) della rettifica dei tracciati e del potenziamento delle altre linee meridionali per permettere in esse la circolazione dei più moderni e potenti mezzi di trazione, dando — nella esecuzione delle opere — la precedenza alle linee Reggio Calabria-Taranto-Bari e Napoli-Potenza-Metaponto;

e) dell'elettrificazione delle principali linee del meridione sinora non incluse nei vari programmi approvati ».

L'onorevole Caroniti ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

CARONITI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, l'ordine del giorno da me presentato non ha bisogno di illustrazione avendo esso in partenza riscosso il massimo consenso da parte vostra, e il numero rilevante dei presentatori appartenenti a tutti i settori di questa Camera lo dimostra chiaramente: tutti sentiamo l'assillo dei problemi che riguardano i trasporti del nostro paese e tutti aneliamo a che essi vengano al più presto risolti nella maniera più soddisfacente. Potrei pertanto chiedere che il mio ordine del giorno venga posto senz'altro in votazione, sicuro che nessuno di voi, onorevoli colleghi, che sia cosciente del proprio operato, potrebbe non votare a favore. Ciascuno di noi sa infatti che tutto il nostro paese è convinto che a nulla valgono le leggi che istituiscono « piani » e « casse » se prima non saranno risolti i problemi delle comunicazioni, e che a nulla vale intensificare la produzione se i relativi prodotti non possono essere smaltiti celermente. Spesso il ritardo solo di poche ore nell'arrivo di una merce in un mercato causa il tracollo dei prezzi e, con esso, la rovina di intere famiglie e spesso di intere categorie di lavoratori ! Potrei, quindi, fermarmi a questo punto se non sentissi imperioso il bisogno di illuminare chi, forse afflitto da altre preoccupazioni, se ne sta magari distratto ed è pertanto indifferente ai problemi che riguardano i trasporti.

Un oculato esame della situazione deficitaria in cui sono venute a trovarsi le varie amministrazioni ferroviarie a causa della concorrenza automobilistica, quale si è palesata fin dal congresso internazionale ferroviario di Madrid del 1930 (in occasione del quale, primi

fra tutti, i rappresentanti degli Stati Uniti d'America prevedero che l'automobile nel giro di pochi decenni avrebbe tolto alle ferrovie quasi tutto il traffico dei viaggiatori e delle merci a breve percorso), ripropone ancora l'assillante problema del come correre ai ripari, eliminandone definitivamente le cause.

Le conclusioni alle quali allora si addivenne in merito alla concorrenza suddetta, dopo un lungo e vivace dibattito, costituiscono ancora oggi un importantissimo documento, e vale la pena di ricordarne i punti più particolarmente salienti:

1°) l'importanza crescente dei trasporti automobilistici su strada e la loro concorrenza ai trasporti ferroviari esigono, nell'interesse comune dei due tipi di trasporto (e soprattutto nell'interesse degli utenti), una giusta valutazione del loro valore rispettivo nel campo dei trasporti di pubblico interesse e un coordinamento dei loro servizi;

2°) l'indispensabilità, per raggiungere questo scopo, che il regime delle imprese di trasporto automobilistico, il quale assicura loro nella maggior parte dei paesi una situazione privilegiata rispetto alle ferrovie, sia modificato facendo sopportare ai trasporti automobilistici tutte quelle spese della strada di cui oggi essi sono la causa, le responsabilità civili e commerciali dei trasporti debitamente garantiti, le prescrizioni riguardanti le ore di lavoro; inoltre è necessario che siano regolarmente ripartiti gli oneri pubblici che gravano sui due tipi di trasporto;

3°) la necessità di impedire la concessione di nuove linee in concorrenza alle ferrovie o agli altri mezzi di trasporto senza offrire al pubblico alcun vantaggio diverso da quello che offrono già i detti mezzi di trasporto; e la necessità, comunque, prima della concessione di ogni nuova linea automobilistica regolare, che siano consultate le amministrazioni ferroviarie della regione interessata e sia tenuto conto dei loro interessi;

4°) i vantaggi incontestabili del trasporto automobilistico, quali il servizio diretto da porta a porta, l'impiego di piccole unità rapide ed a partenze frequenti, la possibilità di riattivare — rapidamente e senza immobilizzo di rilevanti capitali — servizi per traffici deboli o nascenti, l'organizzazione di trasporti fra stazioni di una stessa località, fra stazioni turistiche, ecc., ne fanno in molti casi un prezioso ausiliario, di cui è indicatissima la collaborazione con la ferrovia;

5°) la constatazione che la ferrovia resta sempre il più potente mezzo di trasporto delle grandi masse di viaggiatori e di merci;

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

6°) l'opportunità che le ferrovie godano un diritto di preferenza per ottenere la concessione di linee regolari automobilistiche, per assicurare quanto più è possibile una collaborazione stretta dei trasporti automobilistici con le ferrovie e per unirli in un organico piano di trasporto di insieme;

7°) la prova, fornita dalle varie amministrazioni, che la concorrenza dei trasporti automobilistici, molto aggravata su alcune linee ferroviarie in seguito a circostanze locali, ha potuto essere sufficientemente attuata su altre con l'acceleramento ed il miglioramento dei trasporti, con l'organizzazione di linee regolari costituenti servizi annessi o servizi misti di trasporti diretti, come anche con altre misure tecniche e tariffarie delle amministrazioni ferroviarie appoggiate da misure regolamentari governative;

8°) ciò posto, la lecita speranza che i trasporti automobilistici su strada, convenientemente coordinati con quelli ferroviari, possano diventare un potente aiuto di questi ultimi, completando e sviluppando le comunicazioni a profitto dell'interesse pubblico.

Tali conclusioni erano già confortate da una certa sia pur breve esperienza, in quanto molte amministrazioni ferroviarie avevano già organizzato, quali imprese annesse, regolari linee automobilistiche destinate a servire da affluenti ai trasporti ferroviari o a provvedere, parallelamente alle linee ferroviarie, ai bisogni locali di un traffico intenso; e alcune amministrazioni ferroviarie avevano anche affidato l'esercizio di loro linee automobilistiche o camionistiche, e lo studio delle relative questioni, a società anonime da esse organizzate come imprese indipendenti e da esse finanziate.

Oggi, dopo 21 anni dall'anzidetto congresso di Madrid, prossimi allo scadere del tempo per il quale furono formulate le previsioni di cui è detto avanti e dopo eventi di eccezionale gravità ed importanza che avrebbero potuto sconvolgere e anche capovolgere ogni previsione, si può constatare che l'impostazione data a suo tempo al problema delle ferrovie e della concorrenza automobilistica era fundamentalmente buona; ma si deve soprattutto constatare che il problema medesimo è diventato di scottante attualità e che non è più possibile lasciarlo risolvere automaticamente dal tempo, come avviene, e in parecchi casi anche felicemente, di molte pratiche burocratiche.

Giova per altro stralciare alcune delle considerazioni che il professor ingegner Francesco Balatroni fa sul coordinamento dei

trasporti (*Ingegneria ferroviaria*, rivista n. 4, 1951). Egli afferma che, essendo l'economia della nazione essenzialmente affidata alla convenienza dei trasporti, deve essere precipuo interesse nazionale tendere con ogni mezzo a perfezionarli e a renderli sempre più economici; e che essi non vanno considerati, pertanto, come imprese industriali a sé stanti e tendenti al profitto di privati o di enti pubblici, ma come un pubblico servizio che lo Stato deve regolare e volere adeguato ai bisogni e soprattutto al minimo prezzo possibile, pronto anche ad intervenire con partecipazione alla spesa a mezzo dei proventi della generale tassazione quando ciò sia necessario.

Il minimo prezzo dei trasporti, per esempio, si può ottenere come effetto della libera concorrenza sorvegliata (affinché sia veramente libera e cioè non coartata da accordi monopolistici evidenti o comunque mascherati), oppure come limite dedotto da opportuna analisi del costo studiato all'infuori degli esercenti.

In quest'ultimo caso vi sono difficoltà di valutazione, perché il limite varia nello spazio, nel tempo e nelle modalità; difficoltà evitate col monopolio dello Stato, che può risultare molto utile in quanto consente la cooperazione fra i trasporti di vario costo e prezzo (essa richiede però il più assoluto disinteresse dello Stato stesso) e una organizzazione economica altrettanto oculata quanto quella dell'industria privata. Molto bene ha detto in proposito il professor ingegner Ernesto Stagni, dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile dei trasporti in concessione, su *Trasporti pubblici*, 1948 (n. 5-6): « Lo Stato deve spogliarsi della sua veste di esercente ferroviario o di rappresentante di interessi di determinate categorie, per considerare soprattutto gli interessi degli utenti, e cioè dell'economia generale del paese ».

Con lo Stato monopolista di una parte dei trasporti, se sorge un altro mezzo che possa effettuare gli stessi trasporti con prezzi più bassi o con vantaggi tecnici, lo Stato, se fedele al principio sopra riportato, non può che cercare la riconquista del traffico mediante economie e perfezionamenti tecnici, ovvero cessare il proprio esercizio; mai imporre al mezzo concorrente prezzi d'esercizio più elevati o impedirgli la concorrenza, giacché tutto questo risulterebbe dannoso all'attività nazionale.

Comunque, si rende necessario escogitare un sistema di difesa delle ferrovie, non potendo essere sopresse molte linee ferro-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

viarie, quali: quelle di lunghezza superiore al limite di convenienza; quelle che sono collegate, per il traffico, con altre e con esse rientrano nel limite; quelle che si collegano con le reti ferroviarie estere; quelle che con gallerie di valico risparmiano percorsi faticosi e non sempre accessibili; e forse altre.

Le ferrovie non sopprimibili perciò formano la rete ferroviaria fondamentale della nazione; il *deficit* deve esserne sopportato dalla nazione stessa, e soltanto occorre ridurlo al minimo. Per tale riduzione dovrebbero essere adottati tre ordini di provvedimenti: il protezionismo, la difesa attiva, e quella passiva.

Il protezionismo consiste nell'applicare a carico dell'autotrasporto «oneri tributari e limitazioni di attività»: con i primi ricavano cespiti a compenso del *deficit* ferroviario, con le seconde circoscrivendo il campo di attività si da ottenere una minore sottrazione di traffico alle ferrovie; sarebbe, questo, almeno sotto questo aspetto, quel coordinamento del quale tanto si parla come di un provvedimento risolutivo. È superfluo osservare che il primo mezzo porterebbe ad aumento delle tariffe dei trasporti, e sarebbe nettamente contrario all'interesse della nazione. La limitazione di attività degli automezzi sarebbe basata sul sistema delle concessioni delle linee automobilistiche, mirando a limitarle dove vi sia concorrenza con le ferrovie, e compensando con concessioni monopolistiche dove la concorrenza non sia temibile. È evidente che così si cozza nettamente contro la difesa dell'interesse nazionale, perché si giungerebbe da ogni lato all'aumento delle tariffe neutralizzandosi il beneficio portato dal progresso: se lo Stato però deve «spogliarsi della sua veste di esercente ferroviario», è esso stesso che deve condannare i provvedimenti che aggravano le tariffe.

Con la difesa attiva si dovrebbe riguardare alle ferrovie parte del traffico loro sottratto dall'automobilismo; e ciò con mezzi delle stesse ferrovie, che dovrebbero fornire i vantaggi compensanti quelli dell'automobile.

La difesa passiva dà per perduto il traffico passato all'automobile, e cura la parte rimanente cercando di accrescere l'entrata e diminuire la spesa, purché la diminuzione di quest'ultima, non sfoci in servizi insufficienti e l'aumento delle entrate non incida sull'economia nazionale oltre la minore delle due tariffe: costo del trasporto e prezzo di concorrenza degli automezzi. Anche la soppressione e il declassamento delle linee supe-

rate è difesa passiva, e della più efficace. Se le ferrovie vanno conservate, lo Stato ne deve sopportare l'onere: ciò che non è ammissibile è che lo riversi sui trasporti e cioè sull'attività nazionale, mentre è questa che permette di sopportare quella tassazione generale sulla quale incide anche la perdita del bilancio delle ferrovie. La difesa passiva, non toccando l'interesse nazionale, è encomiabile, ma lenta, e probabilmente non potrebbe superare l'effetto del progressivo ulteriore sviluppo dei trasporti stradali.

Lo stesso professor Balatroni crede che sarebbe difficile escogitare sistemi di difesa delle ferrovie al di fuori del quadro di cui è detto avanti; ma crede anche che nello stesso quadro sia il germe di un provvedimento efficace: il coordinamento in base alle concessioni, ma ponendo anche l'amministrazione ferroviaria fra i concessionari.

Le linee automobilistiche, tanto per persone quanto per merci a mezzo di servizi organizzati, sono da distinguere in due categorie:

a) quelle che collegano centri del tutto estranei alle ferrovie e dalle quali le ferrovie stesse non ricevono danno. Per esse occorre piena libertà di concorrenza fra imprese private o esercite da enti pubblici locali, ed anzi occorre vigilare a che la libera concorrenza agisca in pieno a riduzione dei prezzi di trasporto e a che i servizi siano adeguati al bisogno. Per non frazionare troppo i trasporti, però, o per non rendere difficile la vita delle stesse imprese, sarebbe opportuno limitare il numero delle ditte ed anche adottarne una sola, possibilmente, sicché il servizio venga poi attuato in regime di monopolio; e ciò potrebbe, sì, ottenersi con gare ma fissando una scheda con prezzi massimi e sorvegliando la piena sincerità del concorso a mezzo di apposita commissione, la quale dovrà poi anche seguire in seguito l'esercizio affinché risponda alle esigenze tecniche e a quelle di economia dei trasporti;

b) quelle che uniscono centri già collegati con ferrovie: i prezzi dei trasporti verranno ancora fissati con le stesse modalità dall'apposita commissione che ne sorveglierà poi anche l'organizzazione e l'economia; per l'impianto serviranno le gare di cui alla categoria a) nella stessa zona; per le variazioni successive servirà la sorveglianza.

Con queste condizioni imposte, l'esercizio verrà accordato in monopolio alla ferrovia interessata, con lo stesso margine di utile che è ammesso per le imprese a) e con il rigoroso controllo dell'eccedenza dei servizi. La ferrovia potrà rifiutare un servizio abband-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

nandolo all'iniziativa privata o di enti locali quando non lo ritenga per sé conveniente. Così, evidentemente, l'interesse nazionale risulta salvaguardato, mentre la ferrovia potrà ridurre i servizi su rotaia a quanto insopprimibile, avviando il traffico residuo sui propri autoservizi (viaggiatori e merci), ed applicare sulla ferrovia le tariffe che potrà sostenere in confronto ai propri servizi automobilistici, comprese le maggiori spese per doppio carico e scarico e per accesso alle stazioni.

Se poi i trasporti residui sulla linea ferroviaria diverranno così scarsi da non giustificare la conservazione, il servizio cesserà e la ferrovia sarà autorizzata a scegliere se continuare i soli servizi automobilistici alle condizioni ammesse o se cederli alla industria privata come fossero del gruppo *a*). Siccome al gruppo *b*) appartengono i trasporti più frequentati, perché seguenti le maggiori vie di traffico, la ferrovia vi ricaverà sensibili guadagni che alleggeriranno le perdite della parte insopprimibile, cosa che col solo traffico ferroviario essa non otterrebbe, anche con ogni avvedutezza. In questo modo è la ferrovia che, anziché tentare una resistenza inutile e anche dannosa al progresso, vi si inserisce con proprio vantaggio e senza danno della nazione, anzi assicurandole un complesso di servizi tecnicamente perfetti, bene organizzati ed economici.

L'Unione internazionale delle strade ferrate ha recentemente pubblicato un memoriale (approvato nella riunione del 29 gennaio scorso tenuta a Parigi da tutti i direttori generali delle varie reti) sulla situazione attuale delle ferrovie europee e sulla questione del coordinamento dei mezzi di trasporto. Obiettivi del memoriale sono: l'analisi della situazione e la proposta dei rimedi atti a migliorarla.

Le ferrovie europee (vien fatto presente nel memoriale), assoggettate all'obbligo del trasporto, sottoposte a rigorose norme tariffarie, gravate di pesanti oneri per assicurare al proprio personale i vantaggi di carattere sociale insiti nella vita moderna, vincolate ad uno stretto controllo governativo e, in molti casi, private anche della libertà di servirsi dell'automezzo quando questo si presenti più vantaggioso, non possono certo essere in grado di tenere il loro posto in una giusta competizione, che dovrebbe logicamente dare dei vantaggi al mezzo che offre costi minori; la maggioranza di esse è in regime di forti disavanzi di bilancio, che minacciano di ripercuotersi o finiscono per ripercuotersi sul bilancio dello Stato. In una simile congiuntura e in vista

delle previsioni fatte a suo tempo, è logico domandarsi — e nel memoriale anzidetto tale domanda viene posta — se le varie ferrovie, negli anni passati e maggiormente nella recente ricostruzione dopo le distruzioni belliche, hanno saputo prendere tutte le misure adatte alle circostanze. Un semplice esame nel campo tecnico, anche se non volesse ritenersi sufficiente, in definitiva, la prova della ricostruzione, deve farci ritenere che almeno le nostre ferrovie sono tuttora più che vitali. Ma lasciamo la parola ai redattori del memoriale di grande importanza internazionale e riassumiamo i punti salienti dello studio:

1°) Circa in sicurezza, la rapidità, l'economia e la capacità, la ferrovia occupa sempre un posto preminente nell'industria dei trasporti ed è insostituibile nei trasporti di massa, di viaggiatori e di merci.

2°) Non si può d'altra parte negare che lo sviluppo dell'automobile ha costituito un immenso progresso ed un efficace mezzo di penetrazione.

3°) Ancora oggi comunque la conclusione è che rotaia e strada sono due tecniche moderne che non si escludono affatto e dovrebbero completarsi armonicamente, e l'obiettivo da raggiungere è appunto la realizzazione di questo equilibrio nell'interesse dell'economia generale.

4°) Per quanto riguarda la ferrovia, è necessaria una profonda modificazione, perché essa diventi uno strumento moderno, maneggevole, adatto ai bisogni del traffico e dell'economia.

5°) Tale modificazione non va limitata al perfezionamento dei mezzi d'esercizio, dei *comforts* ecc., ma estesa anche, se necessario, ad una parziale mobilitazione della ferrovia (con la giustificata chiusura di linee superflue, il cui esercizio risulti costoso per la collettività).

6°) Presupposto essenziale sono anche taluni importanti investimenti; soprattutto è necessario non perdere di vista che la ferrovia è un'industria e non già un'amministrazione, e che come industria deve trovare un appoggio indispensabile presso il Governo.

Giunto a questo punto, la memoria dell'U. I. C., passando al « problema scottante » del coordinamento — o meglio, dell'organizzazione — dei trasporti, accenna ad alcune delle più importanti soluzioni. A noi basta riportare quanto è detto circa l'intervento dei poteri pubblici. Tale intervento si impone in due campi: in quello delle agevolazioni da accordare alla ferrovia ed in quello delle misure adatte ad assicurare la coesistenza normale dei diversi sistemi di rapporto. Le agevo-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

lazioni dovrebbero riguardare, a nostro modo di vedere ed in coerenza con quanto sopra riportato, la politica degli investimenti ed il regime finanziario, nonché la possibilità di disporre di una larga libertà tariffaria e di una libera utilizzazione delle due tecniche della rotaia e della strada.

E, in applicazione di tutti i principi suesposti, le ferrovie dello Stato italiano dovrebbero, nel più breve termine di tempo possibile, ritornare ad essere un'amministrazione veramente autonoma a tipo industriale, (come era previsto dalla vecchia legge organica 7 luglio 1907, n. 429) e trasformarsi poi gradualmente in una grande azienda autonoma di Stato per i trasporti auto-ferroviari. Come previsto dalla legge del 1907, il fulcro dell'autonomia dell'azienda dovrebbe tornare ad essere il consiglio di amministrazione, come organo deliberante e non già semplicemente consultivo. Tale consiglio d'amministrazione, nella nuova situazione, dovrebbe non già essere presieduto dal direttore generale (come previsto per ragioni di opportunità dalla legge 22 aprile 1905 per l'ordinamento provvisorio, e confermato nella legge 7 luglio 1907 per l'ordinamento definitivo) bensì avere un proprio presidente.

Con ciò si verrebbe a evitare ogni confusione tra le attribuzioni deliberanti e quelle esecutive e tra le rispettive responsabilità. Il consiglio di amministrazione inoltre dovrebbe essere alleggerito dal lavoro di dettaglio (che potrebbe essere trasferito ad un organo di carattere esecutivo presieduto dal direttore generale, quale ad esempio il comitato dei capi servizio) per conservare la possibilità di occuparsi seriamente dei grandi problemi d'impostazione generale dell'attività dell'azienda, primo fra tutti oggi quello stretto coordinamento fra strada e rotaia nell'ambito dell'azienda medesima che finirebbe per impostare poi automaticamente anche quel coordinamento più lato dei vari mezzi che dovrà avvenire nell'ambito del Ministero dei trasporti, e non potrà ovviamente a questo sottrarsi per quanto riguarda le linee in concessione, la navigazione, ecc..

In definitiva oggi, e tanto più nel prossimo avvenire, il « problema » di cui dobbiamo occuparci non va più esaminato ed inteso come problema puramente ferroviario dell'esercizio di Stato, ma va esaminato ed inteso come « problema dei trasporti di Stato »; tale problema dovrà essere risolto in prevalenza da un'azienda statale autonoma per i trasporti autoferroviari, organizzata a tipo industriale,

rispondente al massimo grado alle esigenze degli utenti, ed eventualmente dei contribuenti.

Resta inteso che il ministro, prontamente edotto delle deliberazioni del consiglio d'amministrazione di questa azienda statale, deve avere il potere di annullamento, di sospensione e, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, di revoca (come del resto era previsto dall'articolo 23 della legge del 1907) degli atti approvati dal consiglio di amministrazione.

Passo ora brevemente agli altri punti del mio ordine del giorno.

Con la costruzione delle linee ferroviarie direttissime elettrificate a doppio binario da noi richieste, si otterrà da una parte e sino ai centri più importanti della Sicilia (Messina-Catania-Palermo) la continuazione della linea direttissima a doppio binario Milano - Bologna - Firenze - Roma - Formia - Napoli, la quale convoglia una notevole quantità del traffico ferroviario dell'Italia settentrionale diretto al centro e al sud d'Italia e, nel senso inverso, garantisce il proseguimento dei treni provenienti dal sud d'Italia.

Il tratto di linea Ancona-Foggia, che in atto rappresenta una strozzatura della linea Ancona-Foggia-Bari, diventerebbe un grande polmone di respiro se costruita modernamente a doppio binario. Si eliminerebbe così l'attuale soluzione di continuità, ricavando una linea direttissima a doppio binario, pianeggiante, sicura e capace di smaltire con ogni tranquillità tutto quanto possa interessare la zona jonica e adriatica.

Il potenziamento, poi, della linea Reggio Calabria-Taranto-Bari e della Napoli-Potenza-Metaponto darebbe ogni garanzia a tale continuità. I prodotti della terra, specialmente le primizie del meridione, a cui si deve l'ingresso in Italia di molta valuta pregiata, potrebbero così in ogni tempo raggiungere con tutta sicurezza e con la massima celerità i più lontani mercati europei.

L'impianto di invasature per le navi traghetto a Scilla (in Calabria) e a Torre Faro (a Messina) fu riconosciuto indispensabile fin dal 1940. Indi, eseguiti i saggi del terreno per le fondazioni e ultimata la progettazione, venne dato inizio, verso la fine del 1942, ai lavori per l'impianto delle invasature a Torre Faro e per l'allacciamento con la stazione di Villafranca Tirrena, onde moltiplicare le possibilità di traghetto attraverso lo stretto di Messina e di inoltre dei carri verso l'ingolfata linea Messina-Palermo ed evitare

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

la strozzatura del transito causata dalle gallerie dei monti Peloritani (autentica iattura per la circolazione ferroviaria della Sicilia). A tal uopo molte pressioni vennero esercitate da parte delle autorità militari e da parte dei gruppi economici interessati. Lo stesso principe Umberto, allora comandante dell'armata del sud, si recò sul posto e sollecitò l'inizio dei lavori. Gli alleati, però, compresero a tempo l'importanza della testa di ponte di Messina, e alla fine del gennaio 1943 iniziarono i loro massicci bombardamenti a tappeto. Su circa trenta chilometri di costa, da Giampileri a Torre Faro, con baricentro il porto e gli impianti ferroviari di Messina, seminarono la morte e la conseguente totale distruzione. Cessata la guerra, si pensò subito a riattivare le comunicazioni ferroviarie, dimenticando però le pressanti necessità derivanti dal progresso del vivere civile e dall'aumentata produzione della Sicilia, per cui in atto di tutto si sente parlare tranne che della sistemazione ferroviaria da noi chiesta ed insistentemente sollecitata.

Invece, come ho già detto, l'aumentato traffico ferroviario attraverso lo stretto di Messina (è quasi più del doppio dell'anteguerra), e il continuo incremento della produzione siciliana impongono l'immediata messa a punto dei problemi che interessano l'impianto delle invasature e l'allacciamento con Villafranca Tirrena e con Messina scalo, nonché la costruzione delle linee direttissime a doppio binario Messina-Palermo, e Messina-Catania-Bicocca.

Viene ora spontanea la domanda: costruite le direttissime a doppio binario Battipaglia-Villa San Giovanni-Messina-Palermo, Messina-Catania e Ancona-Foggia che sarà delle attuali linee a binario semplice delle stesse tratte?

Onorevoli colleghi, così come già in un mio precedente intervento nella discussione del bilancio dei lavori pubblici, rispondo che esse serviranno come linee ferroviarie sino all'ultimazione dei lavori di costruzione delle direttissime da noi chieste, mentre poi potranno essere trasformate in ottime strade avendone tutte le caratteristiche altimetriche e planimetriche.

Aggiungo inoltre che esse potrebbero servire all'attuazione del programma derivante dall'accordo per le grandi strade internazionali che l'Italia ha firmato nel 1950, insieme con Benelux, Francia, Gran Bretagna e molti altri paesi europei. Tali Stati si sono impegnati a costruire 48.645 chilometri di strade di grande comunicazione di cui 6.015 in terri-

torio italiano. Il finanziamento verrà favorito da prestiti della Banca internazionale per la ricostruzione al 3 per cento. Le strade dovranno avere caratteristiche modernissime: in molti casi 14 metri di larghezza oltre a 2 banchine laterali. Per cui le tratte di ferrovia Battipaglia-Villa San Giovanni-Messina-Palermo o Ancona-Foggia, opportunamente adattate, potrebbero far parte delle strade Londra-Le Havre-Parigi-Lione-Nizza-Genova-Roma-Napoli-Messina-Palermo e Londra-Calais-Losanna-Iselle-Milano-Bologna-Bari-Brindisi.

Sono pertanto sicuro che l'onorevole ministro saprà fare tesoro delle mie parole, e che, confortato da un così rilevante numero di parlamentari che hanno onorato col loro consenso il mio ordine del giorno, riuscirà a trovare le persone ed i mezzi idonei per affrontare i problemi del coordinamento dei trasporti e per sanare le deficienze che ancora sussistono soprattutto nel meridione di Italia in materia di linee ferroviarie.

Voglia il buon Dio assisterla, onorevole ministro, in questo compito così grave, ma tanto interessante e necessario per le fortune avvenire della nostra patria! (*Applausi*).

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

« La Camera,

ritenendo opportuno che alla categoria dei pubblici impiegati sia conservata la concessione speciale C nell'attuale misura, in considerazione sia delle disagiate condizioni della categoria specie nell'attuale momento, sia del sacrificio che i progettati ritocchi delle tariffe ferroviarie richiedono ad essi come agli altri utenti,

invita il Governo

a mantenere inalterata la misura di riduzione delle tariffe ferroviarie secondo la concessione speciale C ».

Ha facoltà di svolgerlo.

MORO ALDO. Nel mio ordine del giorno si chiede venga mantenuta inalterata la misura dello sconto delle tariffe ferroviarie previsto dall'attuale ordinamento per gli impiegati dello Stato.

La storia del mio intervento è questa: io avevo letto nei giornali che in occasione del progettato ritocco delle tariffe ferroviarie si era pensato di diminuire la misura dello sconto per varie categorie, e in particolare per gli impiegati dello Stato, dal 50 al 40 per cento. Volli allora rivolgere al ministro competente un'interrogazione; ad essa è stato risposto

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

in data 22 ottobre, confermando in modo autorevole l'intenzione del Ministero dei trasporti di procedere alla diminuzione delle tariffe ridotte, e in particolare per gli impiegati dello Stato, nel senso che ho precedentemente indicato. Mi è sembrato in conseguenza opportuno portare la questione dinanzi alla Camera. Mi pare infatti che un provvedimento di questo genere sia sconsigliabile ed inopportuno da vari punti di vista.

Io non voglio adesso trattare il problema generale delle tariffe ferroviarie (non ne avrei la competenza e non sarebbe questa la sede idonea), e non prendo perciò posizione sul problema del se e in quale misura l'eventuale disavanzo delle ferrovie dello Stato debba essere sopportato dalla collettività intera, in considerazione del fatto che si tratta di un servizio sociale che può anche non essere del tutto economicamente redditizio. Ma, a prescindere da ciò, mi pare che la diminuzione degli sconti di tariffe progettata per le varie categorie, e in particolare per gli impiegati statali, sia inopportuna: inopportuna in generale e inopportuna specialmente nel particolare momento politico. Certamente anche gli impiegati statali, essendo in progetto un ritocco in aumento delle tariffe ferroviarie, dovranno in avvenire affrontare una maggiore spesa per i loro viaggi, e la stessa misura attuale della riduzione comporterà in concreto, in avvenire, un meno sensibile vantaggio per essi. Ma mi parrebbe molto grave che sull'impiegato dovesse ricadere non soltanto l'onere maggiore delle tariffe aumentate, ma anche l'onere derivante dalla riduzione del beneficio di cui fruiva fino a questo momento. È notorio del resto che siffatto beneficio corrisponde a una sorta di compensazione nei confronti dell'impiegato dello Stato, il quale non ha talune possibilità, talune libertà che hanno gli altri cittadini, e ha anzi particolari doveri di fedeltà e di lealtà e particolari impegni nei confronti dello Stato.

Non è giusto, mi pare, tendere al riassetto del bilancio delle ferrovie dello Stato diminuendo gli aspetti favorevoli della posizione degli impiegati dello Stato, mentre si continua a richiedere agli impiegati di fare sacrifici e rinunce nell'interesse della collettività e in relazione al loro particolare stato giuridico. Ebbene, che almeno i vantaggi che a questo stato giuridico sono collegati siano mantenuti integri dal Governo e siano mantenuti integri specialmente in questo momento!

Voglio sperare che il ministro dei trasporti si renda conto nella sua sensibilità del

significato negativo che avrebbe l'annuncio in questo momento della progettata diminuzione dei benefici in materia ferroviaria spettanti agli impiegati, nel mentre agli impiegati stessi, per forza di cose, non si possono concedere quei ritocchi in aumento delle retribuzioni che pure sarebbero giustificati dall'aumentato costo della vita.

Quindi, anche una ragione contingente, mi pare, concorre a far considerare inaccettabile il manifesto proposito del Ministero dei trasporti. Ma vi è altresì una ragione formale, oltre queste di giustizia sociale, che mi pare militi in favore della mia richiesta. Infatti, nell'atto in cui ritocchiamo non soltanto le tariffe ma la misura degli sconti concessi a determinate categorie, non ci muoviamo evidentemente più nell'ambito del sistema, ma modifichiamo il sistema delle tariffe ferroviarie in quelli che sono i suoi pilastri giuridici. Cioè a dire non abbiamo soltanto un ritocco generico delle tariffe, ma mutiamo implicitamente una posizione giuridica, ch'è il frutto di una complessa valutazione politica che ha condotto a quel riconoscimento.

Evidentemente, quando incidiamo, con la diminuzione delle riduzioni, sulla categoria dei militari e impiegati e su altre categorie (io mi occupo in modo particolare della categoria degli impiegati), noi giochiamo sì nell'ambito del sistema tariffario, ma mutiamo talune strutture che sono proprie dell'ordinamento giuridico che regola l'amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Si tratta di concessioni tradizionali ricollegate a determinate posizioni sociali e giuridiche; si tratta di concessioni le quali non sono corrispettive di una situazione contingente, bensì di una situazione consolidata nel tempo. Quindi il mutarle non potrebbe essere, a parer mio, atto del Governo. È vero che il Governo ha, in materia di tariffe ferroviarie, una delega da parte del Parlamento, ma non so, dal punto di vista formale, se questa delega possa coprire non soltanto il giuoco strettamente economico delle tariffe, ma anche il fondamento giuridico di esso, con riguardo alle posizioni dei soggetti del rapporto ferroviario.

Comunque, se anche formalmente si può ritenere — non ho potuto approfondire del tutto questo punto — che la legge di delega copra il Governo anche sotto questo profilo, mi sembra veramente inammissibile che il Governo da solo, senza sentire la Camera, prenda un provvedimento di questo genere, che comporta conseguenze di carattere economico, sociale, e politico veramente rile-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

vanti. Non mi sembra che si possa sottrarre alla Camera la competenza di definire se, dal punto di vista politico e sociale, è opportuno che determinate categorie, finora beneficiate tradizionalmente e lungamente in una certa misura, debbano invece essere private in parte di questi benefici.

Dico « in parte », per il momento, ma evidentemente, avviandosi così a rosicchiare i benefici che spettano alle note categorie nell'ambito delle tariffe ferroviarie, potremmo domani arrivare non più ad una riduzione del 40 per cento, ma al 30, al 20 o al 10 per cento. Mi pare, perciò, che si tratti di una questione che riguarda non soltanto il presente, ma anche l'avvenire. Per questi motivi di carattere sostanziale e di carattere formale, ritengo opportuno chiedere che la Camera si pronunci su questo problema. Si tratta di una questione importante, di una questione grave, che può avere larghi riflessi in un ambiente sociale, qual'è quello degli impiegati dello Stato, che versa in una situazione di particolare disagio; disagio che noi dovremmo aver presente e cercare, nell'ambito delle nostre possibilità, di lenire e di eliminare. *(Applausi al centro e a destra).*

PRESIDENTE. Gli onorevoli Gatto e Momoli hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

ritenuto che il Ministero della marina mercantile sia l'organo più adatto alla soluzione dei problemi della navigazione interna,

fa voti

perché la direzione generale della navigazione interna passi alle dipendenze del Ministero della marina mercantile ».

L'onorevole Gatto ha facoltà di svolgerlo.

GATTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi! Il dialogo, avente per oggetto la navigazione interna, fra il sottoscritto e l'onorevole Momoli da una parte e l'onorevole ministro dall'altra è cominciato circa tre anni fa, quando il dicastero dei trasporti era retto dall'onorevole Corbellini.

Poiché noi avevamo il sospetto (che speriamo infondato) che il Ministero dei trasporti volesse pressoché sopprimere la navigazione interna, abbiamo cominciato a porre al ministro una domanda molto cauta: « Pensa ella che la navigazione interna abbia ancora una sua funzione sociale o crede sia meglio sopprimerla in quanto ritiene trattarsi di un sistema di trasporto sorpassato del quale sia meglio non parlar più? » Il ministro ci ha

risposto: « No, la navigazione interna ha ancora una funzione sociale da compiere nel settore dei trasporti. Essa dà da vivere ad oltre 30 mila persone e, quindi, deve ancora continuare ».

Ed allora, dato che avevamo ottenuto questa consolante risposta dal ministro, ma, malgrado molte richieste, mai nulla di concreto, abbiamo pensato quale potesse essere il migliore sistema per tenere effettivamente in vita la navigazione interna. Dopo matura riflessione, ci siamo convinti che il sistema migliore era quello di sostenere il desiderio, unanimemente espresso dalla categoria dei lavoratori della navigazione interna, di passare dalle dipendenze del Ministero dei trasporti a quelle del Ministero della marina mercantile. Tale desiderio era stato unanimemente espresso nel congresso di Napoli del 17 giugno 1948 e nel convegno di Venezia del 22 aprile 1949, e ribadito in una riunione tenuta a Trieste il 18 luglio 1951 dalla Unione delle camere di commercio, dell'industria e dell'agricoltura (sezioni marittime).

L'anno scorso abbiamo chiesto questo passaggio con degli argomenti molto cortesi. Abbiamo detto: « Guardi, onorevole ministro, è per ragioni sentimentali che noi vogliamo passare sotto la giurisdizione del Ministero della marina mercantile. Quando vi è la leva e dobbiamo difendere la patria, noi dipendiamo dalle capitanerie di porto: siamo dei marittimi, dei marinai. Abbiamo un mezzo di trasporto che ha una poppa e una prua, come le navi. Ci sentiamo più in famiglia nel Ministero della marina mercantile che in quello dei trasporti ». Ed abbiamo lasciato capire che in fondo, se avevamo ottenuto qualche vantaggio, l'avevamo ottenuto dal Ministero della marina mercantile e non da quello dei trasporti (così dicasi della legge 10 maggio 1948, concernente il finanziamento delle costruzioni, e del decreto legislativo luogotenenziale 19 ottobre 1945, concernente il ripristino del naviglio sinistrato), e che, oltre una ragione sentimentale, dato che i lavoratori della navigazione interna si considerano e sono dei marinai e non si considerano dei trasportatori, anche una chiara ragione di interesse ci consigliava di emigrare dal Ministero dei trasporti a quello della marina mercantile.

Ma due anni fa e l'anno scorso abbiamo avuto una quantità di promesse. « Perché volete andar via? Voi — ci ha detto il ministro D'Aragona — siete importanti, avete ancora una funzione da compiere; non vi è ragione alcuna che andiate via dal nostro Ministero

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

per passare alla Marina mercantile. Vi tratteremo bene ».

Per due anni di seguito ci hanno detto che esisteva un progetto già predisposto che si doveva presentare subito al Consiglio dei ministri: in esso, naturalmente, venivano accolte tutte le d'altra parte modestissime aspirazioni dei navigatori interni, di cui la principale si concreta nella estensione di una legge di agevolazione fiscale sull'acquisto dei carburanti (di cui la marina mercantile gode da parecchio tempo e che non è stata ancora estesa ai navigatori interni perché essi dipendono dal Ministero dei trasporti e non da quello della marina mercantile: con quale criterio giuridico io non lo so, perché detta legge parla di natanti e tutti gli onorevoli colleghi sanno che la modesta barca della navigazione interna è considerata un natante ed è sottoposta alla legislazione marittima). Il ministro Corbellini il 30 ottobre 1949 dichiarava nel suo discorso: « A tal fine abbiamo predisposto un progetto di provvedimento diretto ad estendere alla navigazione interna alcune delle agevolazioni fiscali già concesse alla marina mercantile con leggi Cappa e Saragat relative alla costruzione, trasformazione e motorizzazione del naviglio », ecc. Dato che queste promesse ci erano state ribadite dallo stesso onorevole D'Aragona nel suo discorso sul bilancio dell'anno scorso, noi abbiamo pensato, dato che le assicurazioni ci erano state fatte da ben due ministri, che le aspirazioni della navigazione interna sarebbero state esaudite. Ci si era infatti detto e ripetuto che il progetto era pronto, e che avrebbe avuto finalmente l'onore di salire sul tavolo del Consiglio dei ministri. Abbiamo atteso con molta pazienza, fino a quando, stanchi di attendere, non ci siamo recati a vedere come stavano effettivamente le cose.

Purtroppo, abbiamo appreso dallo stesso ministro Vanoni che il problema era per lui sconosciuto, e che, anzi, era assolutamente impossibile, per ragioni di carattere doganale (che non sto qui a illustrare), estendere alla navigazione interna i benefici di cui godeva la marina mercantile.

Ora, bisogna tenere presente che vi sono ben 30 mila persone che vivono di questa modestissima attività e che attendono questo riconoscimento per migliorare le loro condizioni economiche. Quindi, se proprio non v'è tempo per discutere i problemi della navigazione interna, noi chiediamo che tale attività passi dal Ministero dei trasporti a quello della marina mercantile. Il Ministero della marina mercantile tratterà la navigazione in-

terna come una sorella minore, ma non la considererà, come ha fatto il Ministero dei trasporti, come una figlia scema e brutta che non si deve mostrare per evitare brutte figure. Presso di lei, onorevole ministro, non abbiamo neppure una nostra precisa faccia, perché ci han messi nel gran pentolone dell'Ispettorato della motorizzazione civile, mentre la Marina mercantile ci darà una direzione generale tutta per noi: e quella si occuperà di noi.

Bisogna riconoscere che anche la navigazione interna ha una funzione, sia pure modesta, nell'ambito dei trasporti; ed è appunto per questa funzione che anch'essa ha titolo per vivere. Noi non vi chiediamo denaro, non vi chiediamo nulla; vi chiediamo soltanto che la navigazione interna passi al Ministero della marina mercantile. Non è giusto che proprio la povera barca debba concorrere a pagare il deficit della rotaia o della strada! Noi chiediamo che vengano, una buona volta, risolti i problemi che assillano la navigazione interna. Voi — fra rotaia e strada — avete troppo da fare: non avete tempo per noi; per non farci colare a picco, è necessario che... ci gettiate a mare, cioè che ci passiate alla Marina mercantile (*Applausi*).

Approvazione di un disegno e di una proposta di legge da parte di Commissioni in sede legislativa.

PRESIDENTE. Comunico che nella riunione di stamane, in sede legislativa, la Commissione speciale per la ratifica dei decreti legislativi ha approvato il seguente disegno di legge:

« Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 28 gennaio 1948, n. 170, concernente l'istituzione, presso l'Università di Bari, delle Facoltà di lettere e filosofia, di scienze matematiche, fisiche e naturali e di ingegneria e legalizzazione dei corsi d'insegnamento provvisoriamente istituiti presso l'Università medesima » (520-78).

A sua volta la VII Commissione permanente (lavori pubblici), nella sua riunione pomeridiana, ha approvato la proposta di legge d'iniziativa dei deputati Lucifredi ed altri:

« Disposizioni integrative della legge 10 agosto 1950, n. 647, per l'esecuzione di opere straordinarie di pubblico interesse nell'Italia settentrionale e centrale » (2078) (*Con modificazioni*).

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

Si riprende la discussione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli La Rocca e Maglietta hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerate la deficienza delle comunicazioni in Terra di Lavoro e la necessità di porvi sollecitamente rimedio,

invita il Governo

a mantenere senza indugi l'antica promessa di ricostruire la ferrovia alifana ».

L'onorevole La Rocca ha facoltà di svolgerlo.

LA ROCCA. La questione della ferrovia alifana, conosciuta da gran tempo dal Governo, è stata dibattuta in innumerevoli congressi, dando luogo ad ordini del giorno, a insistenze, a visite *in loco* dei rappresentanti dell'esecutivo. Il problema non è di carattere essenzialmente locale, se si tien conto che questa antica ferrovia (fu costruita per le esigenze di 50 anni fa), è oggi una necessità vitale per collegare non soltanto Napoli ma tutta la Campania al Molise.

Vi è una vecchia controversia tra la società proprietaria e il Governo. Che si risolva questa controversia il più rapidamente possibile!

I tedeschi, fra le altre delizie, hanno anche devastato questa ferrovia, e l'hanno posta fuori uso per il tratto Capua-Piedimonte d'Alife. La ricostruzione non è avvenuta e la popolazione di tutta una zona si trova isolata e staccata dal mondo.

Quali le conseguenze? Società private speculative, come sciacalli all'odore dei morti, si sono messe a fare servizio con autocarri, con aggravî inauditi per il trasporto sia dei cittadini sia delle merci, senza che le necessità vitali di quella zona siano soddisfatte.

So che vi sono innumerevoli progetti: bisognerebbe portare questa ferrovia sullo stesso metro e scartamento della ferrovia centrale, bisognerebbe elettrificarla; ma, insomma, che il problema sia risolto!

Vi è un impegno preciso, vi è un dovere dello Stato di dare a queste popolazioni le comunicazioni che mancano. Una zona di oltre 500 mila abitanti non ha alcuna linea di comunicazione e deve rimettersi agli autobus che partono quando vogliono, come vogliono e al prezzo che vogliono, con tutti gli inconvenienti che derivano da questa situazione.

È urgente, è indispensabile che questo problema venga risolto. Il Governo è impegnato e ha il dovere, di fronte a quelle popolazioni, di fornire ad esse dei mezzi perché possano trafficare, commerciare, comunicare fra loro.

Non ho bisogno di insistere con altre parole, non ho bisogno di dare del colore a questa necessità; vi dico puramente e semplicemente: fate che le popolazioni di quelle regioni, del Molise, della Campania e in particolare dell'alifano, tagliate fuori del mondo, non siano costrette a subire lo strozzinaggio e l'usura delle compagnie speculative; e che quei cittadini non abbiano soltanto il dovere di pagare i tributi e le imposte ma abbiano anche il pieno esercizio dei loro diritti! (*Applausi all'estrema sinistra*).

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

« La Camera,

constatato che gli incidenti stradali, specialmente dovuti all'intensità del traffico motorizzato ed alla inidoneità delle strade, su cui esso si svolge, sono in continuo aumento,

invita il Governo:

1°) a richiamare i competenti organi per una più rigida applicazione delle norme contro l'indisciplina dei conducenti degli automezzi, dei veicoli a trazione animale e dei pedoni;

2°) ad emanare disposizioni, che rendano più oculato il rilascio di licenze o di patenti di guida, nonché la revisione delle stesse;

3°) a provvedere congrui stanziamenti, che consentano di apportare gli indispensabili ampliamenti delle sedi stradali della rete esistente e quelle altre necessarie sistemazioni, che la rendano idonea a contenere l'aumentato traffico ».

Ha facoltà di svolgerlo.

DE PALMA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non ci si può non preoccupare seriamente del numero sempre crescente degli incidenti automobilistici dovuti alla circolazione stradale, e, naturalmente non ci si può non preoccupare delle luttuose conseguenze che da questi derivano. L'allarme è quotidianamente dato dalla stampa con la pubblicazione delle notizie su tali incidenti; e, purtroppo, queste notizie trovano la loro conferma nelle cifre statistiche. Il numero dei morti, per il fatto della circolazione, è in Italia — facendo riferimento alle automobili circolanti — di 9 volte maggiore che negli Stati Uniti, di circa 2 volte mag-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

giore che in Inghilterra, di 1,7 volte maggiore che in Francia.

Bastano questi dati, senza per altro tener conto del valore rilevante dei danni economici che gli incidenti producono, a giustificare una vivissima preoccupazione. Ora, io non pretendo di individuare tutti i motivi che contribuiscono a tenere così alta la detta percentuale; ritengo però che vi concorrano in notevole, se pur diversa, misura: 1°) l'indisciplina degli utenti della strada (e, parlando di utenti, intendo riferirmi a conducenti e a pedoni); 2°) l'imperizia di molti guidatori; 3°) l'insufficiente larghezza delle strade su cui il traffico notevolmente aumentato è costretto a svolgersi.

Il mio ordine del giorno invita il Governo a sollecitare i competenti organi per una più rigida applicazione delle norme contro l'indisciplina degli utenti della strada. Non occorre creare nuove leggi. Vi sono nella vigente legislazione norme e sanzioni che, costantemente applicate, possono dare i loro frutti e richiamare al doveroso senso di responsabilità gli indisciplinati, che costituiscono un pericolo permanente per loro stessi e per gli altri. Occorre solo che coloro i quali sono chiamati a vigilare sul buon andamento del traffico stradale siano inflessibili contro i violatori, siano questi motorizzati o no; non basta che chi è preposto alla vigilanza, onorevoli colleghi, limiti la propria attività a fare un richiamo al violatore; occorre che all'indisciplinato sia applicata la sanzione prevista per la violazione commessa, se si vuole che ci si abitui a rispettare le leggi anche in materia di circolazione.

Ho sollecitato altresì nel mio ordine del giorno una più oculata vigilanza nel rilascio di patenti di guida e di licenze e un più attento esame nelle revisioni sull'efficienza degli automezzi in circolazione. Le ragioni di questo mio invito a una maggiore prudenza sono determinate dal fatto della notevole immissione di nuovi conducenti, che si sta verificando per far fronte al rapido incremento degli autoveicoli immessi in circolazione. È doveroso che la quantità non vada a discapito della qualità, con quelle conseguenze che nella specie tutti deprechiamo.

È pure necessario, nella periodica revisione cui sono soggetti gli automezzi, che questa non si riduca, come qualche volta accade, a una semplice formalità, perché bisogna tener presente che è tuttora in circolazione un numero assai rilevante di autocarri e di autobus, recuperati dopo la guerra, che hanno subito processi di trasformatio-

ne e di adattamento spesso empirici e che costituiscono perciò un pericolo costante per chi è costretto a servirsene. Non si sarà mai abbastanza severi nel richiedere l'idoneità di circolazione agli automezzi e una seria capacità ai conducenti, ove si tengano presenti le tragiche conseguenze che deficienza e inesperienza possono provocare.

E infine, onorevoli colleghi, ho chiesto con il mio ordine del giorno di provvedere i necessari stanziamenti per rendere idonea all'aumentato traffico la larghezza delle strade esistenti. Ho parlato di aumentato traffico, perché per quelle di nuova costruzione il problema non si presenta, essendo già prevista una maggiore larghezza. E, naturalmente, si dovranno a queste strade apportare anche gli altri necessari miglioramenti. Si potrà forse obiettare che ciò non è di competenza del Ministero dei trasporti; ma io penso che non sia possibile scindere il problema e costituire, a causa delle competenze attribuite a questo o quel dicastero, dei compartimenti stagni.

Esaminando la politica del traffico, non possiamo prescindere dal tener presenti le strade sulle quali una parte assai rilevante di esso si svolge, nè possiamo omettere di segnalare al ministro dei trasporti quello che, a nostro parere (confortato da giudizi di tecnici e di cultori dei problemi della circolazione), è l'ostacolo più grave.

È risaputo che la larghezza media della rete stradale statale è di metri 5,78 e che quella delle strade provinciali è di metri 5. Ora, se si tiene presente che la circolazione automobilistica si è triplicata rispetto al 1938, che si è triplicato il numero degli autocarri pesanti con o senza rimorchio, che si è quasi triplicato quello degli autobus; se si considera che tutti questi veicoli hanno raggiunto pesi e velocità assai rilevanti; se si tiene presente che la larghezza degli autocarri, autotreni e autobus è di metri 2,50, si comprende quale pericolo costante costituisca la circolazione di questi automezzi su strade larghe poco più di 5 metri e, per di più, sottoposte ad un intenso traffico.

Ora, non mi illudo che, adottando i provvedimenti che ho richiesto nel mio ordine del giorno, si possano eliminare gli incidenti. Sarebbe troppo bello! Sono certo però che si elimineranno molte cause determinanti, e che gli incidenti potranno essere di molto ridotti.

Ho pertanto la fiducia che la Camera e il Governo, in considerazione di quanto ho avuto l'onore di esporre, vorranno accogliere il mio ordine del giorno. (*Applausi al centro e a destra*).

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

PRESIDENTE. Gli onorevoli Angelucci Mario, Fora, Farini e Cotani hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

riconosciuta l'urgente necessità di provvedere alla definitiva ricostruzione della ferrovia centrale umbra,

invita il Governo:

1°) a predisporre i mezzi per l'immediato armamento del tronco Umbertide-San Sepolcro;

2°) a disporre in modo che la società concessionaria « La Mediterranea » provveda al rinnovamento del materiale rotabile e degli impianti, in modo da permettere che il servizio in gestione risponda alle esigenze dei viaggiatori;

3°) a prendere in considerazione la gestione diretta della ferrovia, qualora la società concessionaria non intendesse modificare lo stato di disservizio attuale ».

L'onorevole Mario Angelucci ha facoltà di svolgerlo.

ANGELUCCI MARIO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il mio ordine del giorno, controfirmato anche da altri colleghi, ha lo scopo di richiamare l'attenzione della Camera, e soprattutto del Governo e del ministro, sulla situazione della ferrovia centrale umbra.

La ferrovia centrale umbra, come progetto iniziale, doveva essere un'arteria quasi principale delle linee di comunicazione dell'Italia centrale perché, partendo da Terni, toccando Perugia e Ponte San Giovanni, e percorrendo tutta l'alta valle del Tevere, avrebbe dovuto congiungersi con Forlì per dare possibilità ai viaggiatori dell'Italia del nord di raccorciare il percorso per raggiungere le regioni dell'Italia centrale come l'Umbria, la Toscana, la Sabina ed anche gli Abruzzi.

Questa ferrovia fu inizialmente costruita solo nel tratto Terni-Umbertide, perché esisteva già la ferrovia dell'Appennino centrale che, partendo da Fossato di Vico e Umbertide, per Città di Castello e San Sepolcro giungeva ad Arezzo. La guerra, però, distrusse completamente questa ferrovia dell'Appennino centrale, che era a scartamento ridotto, e danneggiò sensibilmente la ferrovia centrale umbra. Tuttavia, tale era l'importanza del tratto fa Terni e Umbertide che, dopo la guerra, tutti si preoccuparono di ricostruire questa ferrovia: i ferrovieri, i comuni, gli enti. Ed io ricordo che il comitato di liberazione nazionale di Perugia stanziò un milione per ricostruire un viadotto e per dare la pos-

sibilità e l'incentivo al Governo di ricostruire tutta la importante arteria.

Quali sono le condizioni di questa ferrovia? La ricostruzione è incompiuta. Dopo sei anni dalla fine della guerra, questa ferrovia si trova ancora in condizioni di inefficienza nel tratto da Terni a Umbertide: inefficienza perché il tratto Terni-Sangemini è a vapore, e quello Sangemini-Umbertide è elettrico. Però il problema più importante è di sollecitare il prolungamento del tratto Umbertide-Sansepolcro. Esiste già il progetto approvato, le opere d'arte sono state compiute: manca solo l'armamento. Per Città di Castello, il Ministero aveva approvato la costruzione di una nuova stazione, quella vecchia non rispondendo più alle esigenze: la stazione è stata costruita, ma mancano i binari e quindi non arrivano treni. Occorre dunque l'armamento del tratto Umbertide-Sansepolcro. Esistono già, ripeto, il tracciato e la massicciata, e le opere d'arte sono state compiute. Una volta prolungato il tratto Umbertide-Sansepolcro, si può anche esaminare il prolungamento o del vecchio tracciato Sansepolcro-Arezzo oppure del tratto Sansepolcro-Forlì. È chiaro che in queste condizioni l'attività delle ferrovie è molto ridotta.

Ho letto la relazione dell'onorevole Angelo Raffaele Jervolino. Il relatore stesso riconosce che le ferrovie in concessione sono mezzi di comunicazione importanti. Lo Stato deve controllarle e intervenire soprattutto con mezzi finanziari per dare possibilità di sviluppo alla loro attività.

Questo in senso teorico; praticamente avviene che i lavori del tronco Umbertide-Sansepolcro sono stati dati in appalto alla società concessionaria « La Mediterranea ». Credo che lo Stato abbia dato anche l'appalto, sempre a « La Mediterranea », dell'armamento. Penso sia un grave errore, perché la società in questione non ha alcun interesse a sollecitare i lavori, e ciò perché lo Stato integra le sue passività di bilancio. Io non so come la società elabori i bilanci; comunque, la società è garantita nel suo profitto, perché lo Stato, ripeto, integrando i bilanci, tiene conto anche del profitto degli azionisti. È evidente che la società « La Mediterranea » non ha alcun interesse a che la ferrovia raggiunga Sansepolcro, altrimenti avrebbe provveduto con più sollecitudine a portare a termine i relativi lavori. Questi, infatti, nonostante che il ministro D'aragona — rispondendo a interrogazioni — avesse fatto conoscere che erano stati stanziati fondi per l'armamento, vanno molto a rilento.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

Io suppongo che una delle ragioni, oltre quella che « La Mediterranea » ha i contributi integrativi da parte dello Stato per i suoi bilanci, debba ricercarsi nella esistenza del cosiddetto consorzio automobilistico tiberino, che esercita il servizio Sansepolcro-Arezzo, Sansepolcro-Città di Castello e Città di Castello-Umbertide. Questo consorzio, che non riesce a soddisfare le esigenze dei viaggiatori e il trasporto delle merci, cerca di ostacolare lo svolgimento dei lavori.

« La Mediterranea », oltre alla ferrovia in concessione, ha i servizi automobilistici collaterali. Non so se nei bilanci di questa società siano compresi anche gli introiti di questi servizi automobilistici. Mi dicono di no; comunque il Ministero farebbe bene a tener conto anche degli introiti che alla società derivano da questi servizi automobilistici. Il Ministero dovrebbe intervenire più energicamente per cercare di stimolare la società « La Mediterranea ». Se questa società va a rilento nei lavori di armamento, si dia l'appalto a una ditta che dia maggiori garanzie.

Per quanto riguarda il materiale, la società « La Mediterranea » dice che è passiva e che non può investire dei capitali per il rinnovamento degli impianti e del materiale rotabile. Lo credo bene: finché il tratto rimane fra Terni e Umbertide, con il materiale scadente che ha e con corse limitatissime, è passiva certamente! Basterebbe che la società acquistasse due locomotori e provvedesse al rinnovamento delle carrozze e, soprattutto, curasse la manutenzione dell'armamento esistente: e allora le passività diminuirebbero. Si pensi che in questa ferrovia la velocità massima è di 40 chilometri orari. Date le condizioni di trascuratezza dei binari, la velocità infatti, non può essere superiore.

Data questa situazione, mi pongo una domanda, che del resto si pongono tutti i viaggiatori che, per percorrere 35 chilometri, impiegano anche un'ora e un quarto. Io mi domando a che cosa servono queste società e quale utile ha lo Stato dando la concessione a queste società, che sono prettamente parassitarie e nulla fanno per soddisfare le esigenze dei viaggiatori. Lo Stato, invece di dare circa 100 milioni annui alla società « La Mediterranea » per integrazione del bilancio della stessa, farebbe meglio a investire questi denari in un piano di ricostruzione e di ammodernamento degli impianti, dando così la possibilità alla ferrovia di poter funzionare in modo più rispondente alle esigenze dei viaggiatori e del trasporto delle merci. Perché bisogna considerare che tutta l'alta valle del

Tevere è priva di qualsiasi comunicazione ferroviaria. Pertanto le merci che devono spostarsi da quella importante zona agricola devono usufruire dei mezzi camionabili, che non sempre sono rispondenti alle necessità. Posso dare un esempio: a Selci (comune di San Giustino) vi è una fabbrica di macchine agricole. Questa fabbrica lavora un po' per tutta l'Italia: costruisce aratri per tutte le nostre regioni. I trasporti avvengono con autocarri da San Giustino a Umbertide: si tratta di circa 30 chilometri. A Umbertide si usufruisce della ferrovia centrale umbra. Lo Stato dovrebbe prendere in considerazione la necessità della ricostruzione di questa ferrovia, date le esigenze economiche della zona. Se « La Mediterranea » non dà sufficienti garanzie lo Stato deve — ripeto — intervenire diversamente, e non soltanto con la legge sulla rivalutazione dei contributi a queste società concessionarie.

La ferrovia centrale umbra non si può confondere con le tramvie extraurbane; qui si tratta di una ferrovia a scartamento ordinario, che ha collegamenti con il tratto Terontola-Foligno e Ancona-Roma, le due sole linee principali delle ferrovie dello Stato che esistono in Umbria. Quindi è una linea ferroviaria che lo Stato potrebbe anche assumere in esercizio diretto.

Il problema della ferrovia è sentito da tutte le popolazioni specialmente dell'alta valle del Tevere. Vi sono stati convegni e riunioni con la partecipazione di sottosegretari per i trasporti e con l'interessamento anche delle autorità provinciali, e si sono avute anche promesse da parte di parlamentari della maggioranza. Tutti riconoscono che questo problema deve essere risolto, ma gli anni passano ed esso rimane insoluto.

Se è vero, come l'onorevole D'Aragona aveva promesso, che sono stati stanziati i fondi per l'armamento del tronco Umbertide-Sansepolcro, io vorrei che ciò non restasse soltanto una promessa ma che vi fossero i fondi disponibili per questa opera.

Non capisco perché il progetto di legge di cui ho parlato, approvato dal Senato il 27 febbraio 1951, giaccia ancora negli archivi della Commissione competente. Questa Commissione non l'esamina, e quindi anche quei problemi che vengono riconosciuti risolvibili dal Governo rimangono insoluti. Le società concessionarie attendono l'approvazione di questa legge, cioè la certezza della integrazione. Il capitale privato — come dice anche la relazione — è difficile che venga investito in questa attività; quindi soltanto lo Stato do-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

vrebbe esaminare e risolvere questo problema. Tanto più che, sviluppando e potenziando queste linee di comunicazione e dando alle popolazioni la possibilità di poter usufruire dei mezzi di trasporto, le passività diminuiscono. Io penso che si compirebbe un'opera economicamente sana da parte del Governo, eliminando quelle società parassitarie. Io non vedo il motivo per cui queste società debbano avere in concessione un servizio che poi trascurano completamente, queste società che vivono come parassiti ai margini del bilancio dello Stato.

Quindi faccio appello alla Camera perché si renda conto della importanza di risolvere questo problema, che è stato dibattuto da vari oratori e che riguarda molte regioni d'Italia. Faccio appello altresì al Governo affinché una volta per sempre siano eliminati questi inconvenienti e si dia alla gestione delle ferrovie un indirizzo che risponda alle esigenze della popolazione. (*Applausi all'estrema sinistra*).

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

« La Camera,

considerato lo stato deplorabile della stazione di Napoli che, unica in Italia, fra quelle delle grandi città danneggiate dalla guerra, non è stata ricostruita o quanto meno decorosamente riparata;

considerato che, allo stato, i viaggiatori napoletani sono sottoposti a non lievi disagi, dato lo stato di impraticabilità della stazione,

impegna il Governo

a ricostruire la stazione di Napoli centrale e Napoli piazza Garibaldi, entro il 1952 ».

Poiché non è presente, si intende che abbia rinunciato a svolgerlo.

Segue l'ordine del giorno degli onorevoli Rocchetti, Castelli Avolio, Giammarco e Cotellessa:

« La Camera

invita il Governo ad iniziare al più presto i lavori per la elettrificazione della tratta Sulmona-Pescara, allo scopo di unificare il sistema di trazione sulla linea Roma-Pescara, unica congiungente diretta tra le linee adriatica e tirrenica ».

L'onorevole Rocchetti ha facoltà di svolgerlo.

ROCCHETTI. La Pescara-Roma è l'unica linea di raccordo fra le linee adriatiche e tirreniche, e serve perciò non soltanto agli

interessi dei rispettivi capolinea e della zona circostante, ma serve anche l'interesse generale del paese, per lo meno per quella fascia costiera che sta tra Foggia e Ancona. Nonostante ciò, onorevole ministro, la ferrovia Pescara-Roma è stata sempre assai poco considerata dalla amministrazione dei trasporti. Basti pensare al materiale rotabile, sempre così scadente, di cui è stata... onorata questa linea, basti pensare a tutti i ritardi che sono stati frapposti ai miglioramenti che la linea stessa richiedeva per la sua importanza generale e per le sue condizioni del traffico.

Finalmente, nell'anteguerra, se non ricordo male tra il 1925 e il 1930, si dette mano a un lavoro di notevole importanza qual'è la elettrificazione della linea e, partendo da Roma, si giunse, in un primo tempo, fino ad Avezzano. Di lì a qualche anno si giunse a Sulmona; e sembrava che si stesse per compiere tutta l'opera allorché sopraggiunse la guerra che distrusse, nei suoi ponti, nel materiale rotabile e nelle rotaie, tutta la linea, per cui passarono anni prima di poter ricongiungere per ferrovia l'uno all'altro versante del nostro paese, l'Adriatico al Tirreno, Roma a Pescara.

Si iniziò dopo qualche tempo la ricostruzione della linea e si giunse, per quanto riguarda la elettrificazione, con una certa rapidità da Roma ad Avezzano e da Avezzano a Sulmona; e da quel punto tutti si attendevano la continuazione immediata della elettrificazione stessa, allo scopo soprattutto di ottenere quella unità di mezzi di trazione che certamente è indispensabile per la regolarità dell'andamento delle corse. Invece, malauguratamente, ormai da diversi anni la elettrificazione si è fermata a Sulmona e l'amministrazione ferroviaria non fa ancora conoscere quando potrà disporre l'ulteriore fase dei lavori da Sulmona a Pescara.

È evidente che questo stato di cose non è tollerabile: basti pensare che il diverso sistema di trazione rende necessario il cambio della locomotiva o il trasbordo dei passeggeri a Sulmona, dalla cui stazione il viaggio diventa molto meno rapido e più incomodo. Questa situazione, onorevole ministro, non può più esser mantenuta per una linea della importanza della Roma-Pescara, sia dal punto di vista nazionale che locale. Di conseguenza, i colleghi abruzzesi hanno con me sottoscritto questo ordine del giorno e fanno voti che si ponga finalmente allo studio e nella fase risolutiva questo problema, che certamente è importante per noi e anche per il resto del paese.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno degli onorevoli De Michele, Numeroso, Leone, Leonetti, Lombari, Improta, Liguori e Titomanlio Vittoria:

« La Camera

invita il Governo a dare immediato sollecito corso alle pratiche ancora necessarie per dare inizio ai lavori di ricostruzione del tronco Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife della ferrovia Napoli-Piedimonte, il cui finanziamento è assicurato ai sensi della legge 17 gennaio 1951, n. 15, adempiendo così ad impegni ripetutamente assunti anche in sede parlamentare, assecondando le ben giustificate aspirazioni di laboriose popolazioni, duramente provate dalla guerra e dalla disoccupazione e favorendo lo sviluppo civile ed economico di vaste zone di Terra di lavoro ».

L'onorevole De Michele ha facoltà di svolgerlo.

DE MICHELE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, brevissime parole per illustrare questo ordine del giorno, che si riferisce alla ricostruzione della ferrovia alifana, e che è stato firmato anche da altri colleghi della circoscrizione Napoli-Caserta, soprattutto dopo la chiara particolare esposizione che dello stato attuale della questione ha fatto l'onorevole Jervolino nella sua relazione al bilancio.

Veramente, vi sono molti dati di fatto che avrebbero dovuto rendere inutile e superflua la presentazione di quest'ordine del giorno. Vi sono, innanzitutto, ripetute assicurazioni e precisi impegni di membri del Governo sulla ricostruzione della ferrovia Napoli-Piedimonte d'Alife. Ricordo, fra i più significativi di questi impegni, la risposta del sottosegretario Matterella ad una interrogazione, al Senato, il 25 novembre 1948, nella quale faceva prevedere il finanziamento dei lavori per l'esercizio finanziario 1949-50. Ricordo le ancora più precise dichiarazioni del ministro Corbellini, al Senato, il 9 luglio 1949, in occasione della votazione degli ordini del giorno Caso e Bosco, nelle quali egli affermava l'intenzione del Governo di ricostruire la linea e di far fronte ai necessari impegni finanziari. Ricordo ancora nuove precise dichiarazioni del ministro, sempre al Senato, nel luglio del 1950.

Ma, oltre a questi impegni di membri del Governo, vi è un preciso fondamento legislativo per i provvedimenti da adottare in materia, anche nel campo finanziario: la legge 17 gennaio 1951, n. 15; e mi risulterebbe

che, nella determinazione della somma di lire 16 miliardi prevista per la ricostruzione delle ferrovie in concessione distrutte, sono stati calcolati i fondi necessari per la ricostruzione della ferrovia Napoli-Piedimonte d'Alife.

Vi sono, poi, ancora: il corso faticoso di questa pratica, della quale gli organi competenti hanno avuto agio di studiare a fondo tutti gli aspetti, sia per quanto riguarda la necessità della ricostruzione della linea, sia per quanto riguarda il complesso problema dei rapporti con la società concessionaria, e le conclusioni favorevoli cui essi sono alfine pervenuti. In conseguenza di esse, fin dall'agosto 1950, la società concessionaria presentava uno schema di convenzione tra l'amministrazione e la società stessa e il progetto esecutivo dei lavori di ricostruzione, giusta le direttive della sezione quinta dell'ispettorato generale della motorizzazione.

Di fronte a questi fatti, dobbiamo però constatare che i lavori non hanno inizio; e ciò non può non mantenere in grande disagio quelle popolazioni, e non può non rendere pensoso chi è preoccupato delle sorti e dello sviluppo economico della propria terra.

Sorge il dubbio che questo ritardo nell'inizio dei lavori sia dovuto più che a mancanza di mezzi o a complessità di procedura, ad una perplessità nella definizione di una decisa politica di trasporti (e questa ipotesi tornerebbe naturalmente, io credo, ad onore dell'amministrazione): di fronte all'imponente sviluppo, quasi spontaneo, dei trasporti automobilistici, in questi ultimi anni, sorge il dubbio sulla opportunità di larghi investimenti nella costruzione di ferrovie.

Non si può restare, in effetti, insensibili di fronte allo sviluppo dei trasporti automobilistici, alle semplificazioni che essi introducono nelle operazioni di trasporto di persone e di merci, di fronte alle esigenze stesse di vita di una grande industria nazionale. Debbo aggiungere anche che molto, moltissimo, le regioni meridionali possono attendersi, per il miglioramento della loro vita civile, da questa nuova tendenza nel campo dei trasporti.

Ma non può d'altra parte negarsi che la larga e decisa adozione di una politica di eccessiva, sospettosa riserva verso le ferrovie, oltre che contraddetta dall'opera di ricostruzione che si è estesa non solo alle linee di grande comunicazione, ma anche a quelle secondarie, troverebbe nella sua attuazione essenziale ostacolo, specie nell'Italia meridionale, nella deficienza e nella difficile adatta-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

bilità dell'attuale rete stradale ad un traffico automobilistico prevedibilmente in grande misura crescente; problema questo che ha avuto larga eco nel corso di questa discussione. Non potrebbe, in nessun caso, adottarsi una simile politica, a mo' d'esperimento, in una vasta zona del nostro Mezzogiorno, la quale ha larghe possibilità di sviluppo ma condizionata in gran parte al concreto miglioramento delle comunicazioni verso i grandi centri della regione campana.

Già il sottosegretario Mattarella, nella citata risposta ad una interrogazione al Senato, riconosceva le possibilità di sviluppo agricolo e industriale della regione alifana; ed io qui, a tre anni di distanza da quelle dichiarazioni, posso dire che molto cammino si è fatto.

Ricordo le opere di bonifica del medio e del basso Volturno, in atto in questa zona, i progetti di valorizzazione del Matese, sotto l'aspetto climatico e turistico, le possibilità di ricostruzione industriale in Piedimonte e negli altri comuni vicini.

La rinascita delle regioni meridionali non può essere affidata che al concorde e contemporaneo potenziamento degli elementi fondamentali dello sviluppo economico, e la ricostruzione della ferrovia si inserisce nel complesso delle opere in svolgimento.

Né io credo che possa farsi riferimento al *deficit* dell'esercizio del tronco Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife nel decennio anteriore al 1940. Si trattò, allora, di una situazione ben diversa, superata dalla ricostituzione della provincia di Caserta: la soppressione di questa provincia aveva annesso tutta la regione alifana alla provincia di Benevento, e quindi si trovava spostato, nei riguardi della vita amministrativa, l'asse principale delle comunicazioni: mentre la Napoli-Piedimonte era orientata verso Caserta, le comunicazioni dovevano allora svolgersi in direzione di Benevento. Né vi erano in quell'epoca premesse di sviluppo economico paragonabili a quelli attuali.

Un ultimo rilievo desidero fare, a dimostrazione della necessità di ricostruire questa ferrovia. La ricostruzione della ferrovia deve avere come necessaria premessa la cessazione della gestione governativa della ferrovia stessa, gestione che da provvisoria pare diventata permanente, dato che si protrae ormai dal 1923, cioè da quasi un trentennio.

Senza voler giudicare il fatto e i sistemi di questa gestione e parlare degli inconvenienti cui essa può dar luogo, anche nei riguardi dei problemi del personale, è necessario dire che

questa situazione dovrà ad un certo momento cessare: o la ferrovia passa allo Stato ed al personale vengono date tutte le garanzie che spettano al personale statale, o essa deve tornare sotto la gestione della società concessionaria, che deve assumersi tutte le responsabilità.

Per tutti questi motivi, soprattutto per migliorare le condizioni di vita di queste popolazioni, crudelmente colpite dalla guerra, che oggi duramente soffrono per la disoccupazione (anche se si tratta di 200-300 mila abitanti, e non di 500 mila, come ha detto poco fa l'onorevole La Rocca), per dare ad esse una prova concreta dell'interessamento dello Stato e della sua vigile azione nel ricostruire tutto ciò che la guerra ha distrutto, mi onoro di chiedere all'Assemblea di dare il suo assenso a questo ordine del giorno. (*Applausi*).

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

« La Camera,

constatato che, nonostante le ripetute assicurazioni, l'amministrazione delle ferrovie dello Stato non ha ancora provveduto alla applicazione, per le categorie interessate, del disegno di legge 4 marzo 1948, n. 137,

impegna il Governo

alla immediata ed integrale applicazione del decreto citato, il quale porterà finalmente al riconoscimento dei benefici previsti per i ferrovieri combattenti ».

Ha facoltà di svolgerlo.

MIEVILLE. Quest'ordine del giorno trae motivo dalla mancata discussione di un'interpellanza che sullo stesso oggetto abbiamo presentato fin dal 15 marzo 1951, interpellanza che seguiva ad una interrogazione presentata sullo stesso argomento, che ebbe una risposta interlocutoria ed evasiva sugli argomenti che noi avevamo posto e su cui attendevamo esplicite precisazioni e conclusive dichiarazioni da parte dell'allora ministro D'Aragona e del successore, onorevole Campilli.

Avemmo anche un colloquio, a questo proposito, con il ministro Campilli, ed ottenemmo delle promesse, ma queste sono rimaste — come al solito — semplici promesse. Anche a questo riguardo, perciò, debbo ripetere quello che mi capita di ripetere ormai da alcuni anni nei confronti di una questione sollevata nel corso della discussione di altro bilancio e che di anno in anno, a ricorrenze fisse, riproponiamo, sempre auspicando che ci si dia una risposta.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Relatore*. Quale è l'oggetto di questo ordine del giorno? Vorrei pregarla di chiarirlo. Quali sono le categorie interessate ed a quali disposizioni di legge si richiama l'ordine del giorno?

MIEVILLE. Allora, dovrò spiegarle la questione.

Gli ex combattenti della guerra 1940-45 attendono ancora, dopo tanti anni dalla cessazione dello stato di guerra, l'applicazione dei provvedimenti legislativi emessi in loro favore, al fine di toglierli dalle condizioni di evidente inferiorità nei confronti di coloro che, non avendo partecipato al conflitto, hanno potuto conseguire naturalmente vantaggi di carriera e titoli di preferenza.

L'applicazione di tali provvedimenti legislativi costituisce quindi un atto di necessaria giustizia, che non può essere ulteriormente dilazionato, e pertanto noi invochiamo l'intervento del ministro dei trasporti, perché siano eliminate le difficoltà che ancora impediscono il riconoscimento dei loro diritti.

Ecco in breve i termini della questione.

Con il regio decreto-legge 8 luglio 1941, n. 868 e con il decreto-legge 4 marzo 1948, n. 137, furono estese ai combattenti della guerra 1940-45 tutte le disposizioni in vigore recanti...

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Nel suo ordine del giorno si parla di disegni di legge...

MIEVILLE. È appunto questo l'equivoco. Spesso per sfuggire agli argomenti si tenta di equivocare...

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ella parla di disegno di legge, e perciò non si può consultare la *Gazzetta ufficiale*...

MIEVILLE. Allora, le spiegherò...

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Conosco già la questione, perché faccio parte della commissione che proprio ieri ha ultimato i lavori. È inutile perciò che ella spieghi a me la questione; la spieghi ai colleghi.

MIEVILLE. Dunque, con i decreti sopra citati, furono estesi ai combattenti della guerra 1940-45 tutte « le disposizioni in vigore » recanti benefici economici e di carriera, già emanate in favore dei combattenti della precedente guerra 1915-18.

Quali sono queste « disposizioni in vigore? ». Dopo la guerra 1915-18, mediante diversi provvedimenti legislativi, furono disposte le provvidenze di cui i combattenti avrebbero potuto beneficiare. Ma tali provvi-

denze non riguardavano i combattenti dipendenti dall'amministrazione delle ferrovie dello Stato, che avevano un proprio ordinamento autonomo, e pertanto furono emanati in loro favore altri distinti provvedimenti legislativi, che successivamente furono coordinati e disciplinati nel testo unificato approvato con regio decreto 19 agosto 1927, n. 1711.

È evidente quindi che le disposizioni, di cui i combattenti ferroviari possono beneficiare e domandano l'applicazione, sono quelle contenute nel suddetto testo unificato; e infatti le disposizioni stesse, non essendo state mai abrogate, debbono considerarsi ancora in vigore e, come tali, legittimamente estensibili in base al citato regio decreto-legge n. 868, 1941.

Questo diritto dei combattenti ferroviari, ad ottenere i benefici previsti dal testo unificato del 1927, è stato riconosciuto dallo stesso Ministero dei trasporti e poi dalla sezione di controllo della Corte dei conti.

Il ministro dei trasporti, per dare pratica applicazione ai suddetti benefici, costituì un'apposita commissione con decreto ministeriale 3 giugno 1948, n. 8382 e, nelle premesse a tale decreto, richiamò espressamente il citato testo unificato, di cui pertanto riconosceva la piena validità ed estensibilità.

Inoltre la Corte dei conti, sezione di controllo, essendo stata interpellata sulla questione, ha espresso un motivato parere con il quale ha confermato che le disposizioni del testo unificato e, in particolare, i benefici di carriera previsti dagli articoli 10 e 11 debbono indubbiamente estendersi ai combattenti della guerra 1940-1945, ai sensi del decreto legge 868/1941, in quanto le disposizioni stesse si debbono considerare ancora vigenti, nonostante l'avvenuto esaurimento della loro applicazione ai combattenti della guerra 1915-18 (vedi *Rassegna della Corte dei conti*, 1950).

Perciò, dopo questo decisivo passo, era da attendersi che finalmente i diritti dei combattenti sarebbero stati riconosciuti, mediante l'emanazione delle relative norme di applicazione.

Ma, contrariamente a tale legittima aspettativa, l'emanazione delle suddette norme è stata ancora sospesa e praticamente rinviata *sine die*, perché la Ragioneria generale dello Stato, pur non potendo avere alcuna ingerenza nella questione, ha espresso un parere contrario a quello della Corte dei conti, parere al quale il Ministero dei trasporti ha ritenuto di replicare. E in questa occasione noi presentammo l'interrogazione, alla quale ho

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

fatto cenno, e avemmo quella nota risposta interlocutoria dal ministro D'Aragona.

Ora, la inopportunità di tale polemica appare evidente, quando si consideri che i benefici di carriera richiesti dai combattenti, dovendo essere concessi nei limiti dell'organico, non importano alcun maggior onere di bilancio e, infatti, le obiezioni della Ragioneria generale dello Stato riguardano una questione di legittimità (estensione del testo unico del 1927 ai termini del regio decreto legge n. 868 del 1941), sulla quale essa non ha alcuna competenza per esprimere pareri, come il Consiglio di Stato ha più volte avvertito.

A prescindere da ciò, le obiezioni della Ragioneria generale dello Stato sono infondate nel merito, in quanto risulta dal parere emesso: a) che sono state ritenute applicabili al personale ferroviario una serie di norme che invece non riguardano il personale stesso; b) che le disposizioni contenute nel testo unico del 1927 sono state ritenute di carattere transitorio ed eccezionale, mentre esse hanno carattere generale e precettivo (tanto è vero che vi sono riprodotte norme previste da precedenti provvedimenti e già completamente attuate), per cui le disposizioni stesse sono da considerarsi ancora vigenti, come ha giustamente rilevato la Corte dei conti.

Tutto ciò dimostra quindi che le obiezioni della Ragioneria generale dello Stato, oltre che illegittime ed ingiustificate, sono destituite di ogni fondamento, per cui il Ministero dei trasporti, specialmente dopo il parere favorevole della Corte dei conti, nessuna ulteriore esitazione avrebbe dovuto avere nell'emanare i provvedimenti d'applicazione.

E poiché l'onorevole Mattarella in una sua simpatica interruzione mi ha dato notizia che ieri ha concluso...

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. La commissione ha concluso.

MIEVILLE. Ma ella è il presidente della commissione. Ora, poiché ella ha detto di aver soddisfatto i desideri del sindacato che io rappresento, io le dico il mio grazie e, quando il ministro avrà la bontà di rispondere, dirò anche la mia soddisfazione. (*Applausi all'estrema destra*).

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

« La Camera

invita il Governo a disporre la costruzione del tronco ferroviario Laurenzana-Senise, concesso dalla legge del 1906 e sollecitato, oltreché dalla popolazione isolata e negletta di Basilicata, dal Senato della Repub-

blica, che in una seduta del luglio 1949 approvò un ordine del giorno, riconoscendo la necessità di detta costruzione.

Invita, altresì, il Governo a dichiarare se e quando intende disporre l'elettrificazione della linea Battipaglia-Taranto ».

Ha facoltà di svolgerlo.

CERABONA. Dirò poche cose, anche perché, se dovessi parlare delle ferrovie della Lucania, dovrei evidentemente parlare un po' a lungo e avrei dovuto iscrivermi in sede di discussione generale. Ma io voglio intrattenermi solo sulle condizioni miserrime in cui si trova la Basilicata e sulla mancata costruzione di un tratto della ferrovia calabro-lucana. Quando parlo di queste ferrovie sento gridare tutti i cittadini di Calabria e di Basilicata contro di esse, perché, in verità, non sono lodevoli per le condizioni in cui svolgono i loro servizi.

Forse, signor Presidente, qualche volta è proprio inutile svolgere gli ordini del giorno e sarebbe meglio non parlarne affatto, perché, quando il Governo non tiene conto dell'approvazione di un ordine del giorno da parte della Camera, varrebbe la pena di domandarsi: ma perché tanta fatica? Perché fare approvare dalla Camera un ordine del giorno quando poi i ministri non vogliono attuarne la volontà?

Quest'ordine del giorno fu già presentato, su per giù con le stesse modalità, nel 1949, quando era ministro dei trasporti il senatore Corbellini. L'ordine del giorno fu presentato al Senato, e si disse che era urgente la costruzione del tratto Laurenzana-Senise, che è un tratto delle ferrovie calabro-lucane. Le ferrovie calabro-lucane hanno costruito degli spezzoni di ferrovia che sono rimasti tali.

Se dovessi dire il mio schietto pensiero, queste ferrovie sono state un po' la rovina della Calabria e della Basilicata. Esse furono ideate una quarantina d'anni fa, e bisogna dire che i deputati del tempo ebbero molta saggezza, perché volevano che servissero come tramvie, passando quindi nel centro dei paesi. Senonché, questo criterio non prevalse e vi sono alcune di queste ferrovie che sono lontanissime dai paesi. È inutile che io dica che queste ferrovie sono a scartamento ridotto, donde la necessità del trasbordo delle persone e delle merci per il passaggio sulla rete ferroviaria statale. In realtà, la Basilicata avrebbe bisogno di trasversali a scartamento ordinario, alle quali dovrebbero unirsi i vasi capillari delle ferrovie secondarie, come queste sono state benissimo definite dalla intelligenza del relatore.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

Purtroppo, questi vasi capillari, spezzettati come sono, non possono assolvere alla funzione che spetterebbe loro, e ciò con grave perdita da parte dello Stato, che rimette i novi decimi del disavanzo di queste ferrovie, le quali nelle condizioni in cui si trovano sono forzatamente passive. Vi lascio immaginare che « pacchia » sia questo rimborso per la società, la quale accortamente ha costituito a fianco delle ferrovie — e questo è qualche cosa che il ministro dovrebbe rivedere, anche per un criterio di giustizia, non dico di moralità — dei servizi automobilistici, organizzati in modo da essere preferiti.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Relatore*. Non è esatto.

CERABONA. Mi lasci dire. Poi rettificherà.

Ho letto nel resoconto della visita di un giornalista in Calabria che si arriva a questo sconcio: i biglietti ferroviari non hanno valore sulle linee automobilistiche, ma quelli di queste l'hanno sulle ferrovie. È inutile che io commenti questo fatto grave, della cui fondatezza non si ha ragioni di dubitare, data la conosciuta serietà dello scrivente.

Il ministro Corbellini in Senato si oppose; non fece come simpaticamente ha fatto l'onorevole Fanfani, il quale divide gli ordini del giorno in tre categorie: quelli che accetta, quelli che accoglie come studio e quelli che accoglie come invito: una simpaticissima trovata — permettetemi che lo dica da oppositore dell'onorevole Fanfani — e una trovata anche geniale. Ma l'onorevole Corbellini invece accettava solo come raccomandazione o respingeva: e lo respinse. Il Senato approvò a grande maggioranza l'ordine del giorno così concepito: « Il Senato della Repubblica invita il Governo a provvedere alla ferrovia Laurenzana-Senise ». Orbene, che cosa è avvenuto di questo ordine del giorno approvato dal Senato a grande maggioranza contro la volontà del ministro? (Il ministro era contrario perché pensava alla forte spesa, dal momento che si trattava di una ferrovia di 40 anni fa.) Il ministro comunque non ne fece niente, nonostante il voto del Senato.

Ma allora a che cosa valgono questi ordini del giorno? Citavo proprio in un mio recentissimo intervento un pensiero del nostro grande Giustino Fortunato, grande sotto tutti gli aspetti, cioè che in fondo la discussione sui bilanci non è che una esercitazione per delle inutili promesse accettate, ma che non si adempiranno.

La Camera voterà questo ordine del giorno? Ne avrebbe il dovere, perché si

tratta di paesi miseri, di una miseria che si accresce sempre più per mancanza di mezzi di trasporto: e quale miseria più grande di quella della Basilicata? Ma se la Camera non dovesse approvare l'ordine del giorno, non me ne dorrei: tanto sarebbe la stessa cosa. Ma io prego la Camera di votarlo, ciò nonostante, e mi rivolgo in particolare a tutti coloro che in questa discussione hanno parlato di ferrovie secondarie, di esercizi preadamitici. Siamo uniti tutti noi, di qualunque colore, in questo voto, poiché altrimenti è inutile che i nostri cittadini si lamentano quando noi qui, per rispetto di tante cose che bisogna rispettare, votiamo contro, votiamo contro la verità.

Io invito la Camera a votare questo ordine del giorno, sia per un atto di omaggio verso il Senato, sia per un senso di dovere verso la misera regione di Basilicata. Io non penso che la Camera vorrà votare contro un ordine del giorno già approvato dal Senato e non penso che il ministro non vorrà fare qualche cosa per la Basilicata, per questa terra derelitta.

Una voce all'estrema sinistra. La solita questione dei quattrini.

CERABONA. Lo so, non ci sono mai denari per dar la vita alle nostre contrade, per concedere quello che è doveroso dare a un popolo civile. Penso però che il Governo accetterà questo ordine del giorno.

Elettrificazione della Bari-Potenza: tutti i cittadini del salernitano, della Basilicata, delle Calabrie, un po' anche quelli di Taranto, gridano: elettrificate la Battipaglia-Potenza. Il Governo del fu ventennio aveva pensato di elettrificarla, poi non se ne parlò più, e sono morti 600 poveri viaggiatori in un tunnel nel 1945 o nel 1946 — non ricordo bene — soffocati dal fumo della vaporiera.

Vorrei che ogni ministro dei trasporti (di quelli che oggi possono fare, non di quelli che non potevano fare) avesse la cortesia di fare un viaggio da Napoli in giù. È un'altra Italia quella! Io chiamo il mezzogiorno d'Italia il ripostiglio delle robe vecchie: tutte le carrozze più sgangherate con le « ritirate » più indecenti, tutta la roba più vecchia si trova là! Vengano a vedere, i ministri, e constateranno che quella gente veramente ha molta pazienza! A che vale ornare di « rapidi » alcune linee ferroviarie, come quelle per Milano, Genova, Venezia, quando non si può decentemente viaggiare in altre parti d'Italia? È tale l'ingiustizia che tollerarla ancora, secondo me, è una di quelle supine rassegnazioni alle quali non si dovrebbe aderire ancora una volta!

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

Confido che il Governo guardi a quelle zone così rovinata, confido che il Governo si ricordi di quel pezzo di terra, chiuso fra i monti, perché vi entri almeno la vaporiera. Tutto il resto verrà da sé; e comincia a venire, perché un soffio immenso di coscienza politica e di libertà è penetrato ed aleggia in tutte le popolazioni della Basilicata.

Fate sì che la Basilicata possa riconoscere che la giustizia del ministro dei trasporti vale qualche cosa; dia egli modo a tutti di viaggiare da uomini e non da animali! (*Applausi all'estrema sinistra*).

GIAMMARCO. Perché non l'ha fatto quando era ministro lei?

CERABONA. Chiederò di parlare per fatto personale! (*Commenti*). Avrei fatto la Basilicata nuova, se avessi potuto farlo!

PRESIDENTE. Gli onorevoli Olivero e Sannicolò hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerata la situazione che si è determinata in questi ultimi anni nella zona di Mestre, in corrispondenza al tronco ferroviario appartenente alla linea Venezia-Trieste, nel tratto cosiddetto dei « Quattro Cantoni », tratto che rappresenta un gravissimo impedimento allo sviluppo della zona urbana, nonché motivo di grande imbarazzo alla normale circolazione stradale per i numerosi passaggi a livello esistenti;

constatato che le crescenti necessità della zona rendono veramente vitale per Mestre e per Venezia la soluzione del problema,

invita il Governo:

a) a prendere rapidamente in esame il progetto, già elaborato dagli organi competenti, mediante il quale la deviazione del tratto attuale a ridosso della linea Venezia-Treviso, per circa 4 chilometri, risolverebbe completamente il gravissimo inconveniente;

b) a stabilire opportuni contatti con gli enti locali e governativi che, traendo beneficio dalla soluzione sopra indicata, possono esser chiamati a concorrere alla spesa preventivata di trecento milioni ».

L'onorevole Olivero ha facoltà di svolgerlo.

OLIVERO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, poche parole per illustrare il mio ordine del giorno, il quale riguarda un particolare problema: piccolo problema se si pensa ai mezzi che si domandano per risolverlo, ma certamente di grande importanza per le conseguenze che, ove esso sia risolto, avrà per

Venezia e particolarmente per la città di Mestre.

La ferrovia che da Venezia porta a Trieste, nel suo passaggio in prossimità di Mestre, quando fu costruita (anche se non ho notizie dirette a questo riguardo, credo sia ferrovia di costruzione austriaca, e quindi risalga a prima dell'annessione del Lombardo-Veneto al regno d'Italia), non teneva certamente conto dello sviluppo che la città di Mestre avrebbe assunto in avvenire. Questo centro, un tempo piccolo, conta oggi quasi 100 mila abitanti. Si è quindi verificato il fenomeno progressivo per cui il centro di Mestre, che via via si è andato allargando, viene oggi letteralmente soffocato nella sua parte nord-occidentale dallo sbarramento rappresentato dalla ferrovia a doppio binario che, partendo dalla stazione di Mestre, si dirige verso Trieste, e in quel punto circonda con un arco di cerchio una larga parte della descritta zona cittadina.

Tutti sappiamo che in effetti un terrapieno ferroviario, soprattutto a doppio binario, rappresenta nello sviluppo di un centro urbano una barriera talvolta insormontabile. Oggi, in questa particolare situazione, non soltanto il centro urbano con le sue possibilità di sviluppo viene ad essere grandemente danneggiato, ma anche e soprattutto la normale circolazione stradale. Infatti, questo tronco ferroviario, in questo breve tratto che lambisce il centro urbano, dà luogo a ben sei passaggi a livello, i quali sono nella maggior parte poco « presenziati » e di cui uno, il più importante, il passaggio a livello che taglia la strada napoleonica che, partendo da Mestre e toccando Treviso finisce a Udine, costituisce un impedimento gravissimo per la normale circolazione. È uno spettacolo frequente in tale passaggio a livello, detto dei « Quattro Cantoni », quello di file interminabili di macchine, di automezzi, di vetture filoviarie, costretti ad attese anche assai lunghe per la chiusura dei cancelli, frequente per la importanza di una linea di grande comunicazione come la Venezia-Trieste e soprattutto mal regolata, per il pessimo collegamento del passaggio a livello con la stazione di Mestre. Gli altri cinque passaggi a livello, cui il tronco ferroviario dà luogo, anche se riguardano altre strade non così importanti, come la cosiddetta strada del Terraglio, che va da Mestre a Treviso, costituiscono anch'essi un gravissimo impedimento per la normale circolazione.

Il prospettare una eventuale soluzione costruendo un cavalcavia dall'una all'altra parte del tronco ferroviario a doppio binario nel punto, diciamo, più nevralgico dei « Quattro

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

Cantoni», non è possibile, in quanto è dimostrato — e a questo riguardo gli studi sono naturalmente molto approfonditi — che manca assolutamente lo spazio, perché il centro urbano di Mestre è arrivato ormai nel suo sviluppo fino a toccare la ferrovia e la strada nazionale. Di modo che oggi, ove si volesse costruire, avendo i mezzi assai considerevoli occorrenti, un cavalcavia, non vi sarebbe lo spazio per poterlo fare. Evidentemente si impone una risoluzione radicale; e a questo riguardo esistono progetti quanto mai dettagliati, di cui uno, il progetto dell'ingegner Della Penna, dell'ufficio costruzioni ferroviarie di Padova, è giacente presso l'organo competente. Il Della Penna ha elaborato da tempo un progetto molto semplice, il quale, con una spesa relativamente modesta, darebbe la possibilità di risolvere completamente questo problema tanto grave per la nostra città e soprattutto per Mestre, città che rappresenta il futuro naturale sviluppo di Venezia. È indubbio infatti che Venezia, per la sua particolare natura, è limitata nel cerchio delle isole che la costituiscono e vedrà il suo sviluppo futuro nella zona di terraferma e quindi in Mestre. Senza entrare in un esame approfondito e tecnico del progetto dell'ingegnere Della Penna, il che andrebbe oltre i limiti del mio ordine del giorno, mi sembra sufficiente, per chiarire brevemente alla Camera la essenza del progetto in questione, leggere poche righe della relazione elaborata dal senatore Tommasini: « Il progetto tende a sopprimere completamente il tratto di linea ferroviaria a doppio binario che va dal bivio Gazzera fino al suo congiungimento con il binario dei raccordi e che viene ad associarsi alla linea di Trieste tra il sesto e il settimo chilometro; soppressione questa la quale non vuole dire soltanto soppressione dei due accennati passaggi a livello del Terraglio e della Castellana, ma di ben altri quattro passaggi a livello tutti presenziati, oltre ad altri di secondaria importanza non presenziati.

In conseguenza di quanto precede, la circolazione sulla Venezia-Trieste verrebbe automaticamente ad essere spostata a ridosso della linea per Treviso fino alla progressiva chilometrica 4, per poi staccarsi da questa e andare a sua volta a collegarsi con il raccordo del doppio binario in prossimità del cavalcavia della Favorita, in modo cioè da utilizzare, ai fini del progetto, il tratto di raccordo che va dalla Favorita all'innesto sulla linea di Trieste e da utilizzare soprattutto il cavalcavia esistente alla Favorita sopra il Terraglio ».

In definitiva, il progetto tende ad utilizzare in buona parte una linea già esistente, quella di raccordo, del cavalcavia della Favorita sino all'innesto sulla linea di Trieste, mentre il tratto restante dovrebbe essere costruito *ex novo* e addossato per qualche chilometro alla linea Venezia Treviso. La conseguenza, ove tutto questo fosse realizzato, della abolizione della fermata Carpenedo avrebbe oggi minima importanza, dati gli ottimi e frequenti collegamenti di tale centro con Mestre e le altre località. La spesa di questo progetto fu calcolata in 300 milioni. Tale spesa non dovrebbe spaventare il Governo, sia perché non ingente, sia perché non dovrebbe essere sopportata unicamente dagli organi governativi, ma si potrebbero anche chiamare a contribuirvi altri enti che da una soluzione di questo genere trarrebbero beneficio. Infatti ne trarrebbe beneficio il comune di Venezia, che vedrà aumentare grandemente le possibilità di sviluppo di un nuovo centro urbano che rappresenta per il comune stesso l'avvenire. Un numeroso gruppo di deputati veneziani confida di presentare presto alla Camera un progetto di legge che domanda speciali e straordinari provvedimenti per Venezia. Si potrebbe in questa occasione stanziare una certa somma per contribuire alla spesa. Analogo proporzionale contributo potrebbero dare altri enti, come l'amministrazione provinciale, la camera di commercio e soprattutto l'Azienda autonoma della strada.

Tutti comprendono come un progetto di modifica del tratto ferroviario, il quale abolisce sei passaggi a livello di cui due su strada nazionale, è indubbiamente un progetto che reca grandi benefici alla circolazione su strade nazionali, e pertanto l'« Anas » può contribuirvi in modo adeguato.

Confido che l'onorevole ministro prenderà in benevolo esame questa richiesta, in modo da far sì che la situazione che ho brevemente illustrata, che è di massimo nocimento allo sviluppo di un grande comune, venga finalmente affrontata e risolta.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Andrò a Venezia a vedere di persona.

OLIVERO. La ringrazio.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Lozza e Torretta hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

accertato che nel compartimento ferroviario di Torino si verifica ancora un grave e deprecabile disservizio, e ciò malgrado i re-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

clami ed i suggerimenti fatti giungere al Ministero dei trasporti da enti e privati,

invita il ministro dei trasporti

a prendere finalmente gli opportuni provvedimenti perché lo stato di cose denunziato abbia a cessare ».

TORRETTA. Rinunziamo a svolgerlo, sperando che il ministro abbia preso buona nota dell'intervento di ieri sera dell'onorevole Chiaramello, sul disservizio ferroviario nel compartimento di Torino.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Torretta, Lozza, Audisio, Ravera Camilla, Grassi e Montagnana hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerata la deplorable lentezza con cui procedono i lavori per la sistemazione della stazione Porta Nuova di Torino;

considerata la miserevole condizione in cui è tuttora lasciata la stazione di Porta Susa della stessa città,

invita il ministro dei trasporti

a prendere adeguati provvedimenti affinché le due stazioni vengano al più presto sistemate in modo adeguato all'importanza ed al decoro di quel grande centro ferroviario ».

L'onorevole Torretta ha facoltà di svolgerlo.

TORRETTA. Desidero intrattenere brevemente la Camera sull'argomento che riguarda le stazioni ferroviarie di Torino, anche per dar conto ai colleghi del nostro ordine del giorno.

Torino ha fama di essere una bella città, con ampie vie alberate, con belle piazze, con spaziosi giardini; ha fama di essere una città pulita. Però, io vorrei domandare ai colleghi che si sono recati a Torino quale sia stata la loro impressione nell'arrivare alla stazione centrale, cioè a Porta Nuova.

SABATINI. Si sta costruendo !

TORRETTA. Si sta costruendo ! Il collega, che mi ha fatto questa osservazione, mi sa dire con precisione da quanto tempo sono in corso i lavori a Porta Nuova ? Da oltre quattro anni ! I colleghi si possono rendere conto che non si è trattato, a Torino, di fare la stazione *ex novo* come a Roma, perché i muri principali sono in piedi. Non vi era che da dare una pulita esteriore. Da oltre quattro anni si sta lavorando. Perché non è ancora finita la stazione di Torino ? Credo di poter far risalire la responsabilità in primo luogo

al capo del compartimento, che mi si dice — come io credo che sia — un valente tecnico, e che voglia aver il vanto di saper fare delle economie. Che l'economia sia una bella cosa lo ammetto anche io; ma quando l'economia va a detrimento di un servizio, allora non si può più parlare di economia. In questo caso è una mal intesa economia.

Quando sappiamo che le maestranze edili a Torino in tre mesi sono in grado di innalzare un palazzo di quattro o cinque piani, non possiamo esimerci dal fare il parallelo con il lento procedere dei lavori della stazione di Porta Nuova. I viaggiatori che arrivano a quella stazione in giorni di pioggia, se si trovano nelle ultime vetture, sono costretti a scendere nel fango, perché le panchine e le tettoie non arrivano in fondo al treno. Se poi scendono dai treni che arrivano ai primi cinque binari, non trovano alcuna tettoia che li ripari dalla pioggia. Inoltre la pavimentazione delle panchine non è a posto, le lastre sono sconnesse, sicché il viaggiatore va a finire in pozzanghere e nel fango.

In quattro anni e più che si lavora per la stazione io penso che si sarebbe potuto ovviare a questi inconvenienti. Io faccio spesso la linea Asti-Torino e sovente ho possibilità di udire gli ironici commenti dei viaggiatori che scendono a Porta Nuova. Ho sentito rispondere da un viaggiatore, a cui era stato domandato quando sarebbe stata definitivamente sistemata la stazione: « forse nel 2000 ». Ritengo anch'io che accadrà in questo modo. Per quanto riguarda la stazione di Porta Susa, al viaggiatore che scende colà sembra di entrare in una spelunca, in un tugurio, in una fucina di maniscalco. Non vi è il minimo conforto per il viaggiatore in arrivo.

Mi domando: di chi è la colpa ? È ancora del capo compartimento di Torino o del ministro dei trasporti ? Forse l'onorevole Sabatini, che m'aveva interrotto, era pure lui presente alla riunione tenuta a Torino dai parlamentari del Piemonte e dai tecnici per un esame dei problemi dei trasporti, dove si denunciò, oltre a tutto il disservizio delle ferrovie nella regione piemontese, l'incuria in cui vengono lasciate le stazioni di Torino.

Ritengo che la Camera possa associarsi a me nel raccomandare all'onorevole ministro di prendere i dovuti provvedimenti per la sistemazione decorosa delle stazioni di un importante centro ferroviario quale è Torino. (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno degli onorevoli Giammarco, Cotellesa, Roc-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

chetti, Natali Lorenzo, Fabriani e Sammartino:

« La Camera,

considerata l'urgente necessità di ristabilire al più presto le comunicazioni ferroviarie tra l'Alto Sangro e il mare Adriatico, distrutte dalla guerra;

ritenuto che inutile sarebbe stata la spesa fin qui sostenuta per la ricostruzione a scartamento ordinario della ferrovia sangritana nel tratto Ortona a mare-Archi, senza il conseguente completamento della linea fino a Castel di Sangro,

invita il Governo

a porre in esecuzione il piano di ricostruzione del tronco Archi-Castel di Sangro, ormai studiato e definito in tutti i suoi particolari dalla ditta concessionaria, allo scopo di ridar vita al più presto ad una arteria vitalissima economicamente e turisticamente, che attraversa paesi dove vive una popolazione laboriosa, seria, tenace, disciplinata ».

L'onorevole Giammarco ha facoltà di svolgerlo.

GIAMMARCO. Dopo le dichiarazioni dei colleghi Paolucci e Lopardi su questo argomento, il mio intervento metterà in evidenza schematicamente dinanzi alla Camera alcuni dati, che possono essere utili a chiarire il più possibile il voto che chiedo ai colleghi. La ferrovia sangritana era una ferrovia, prima della guerra, elettrica, a scartamento ridotto. Venne la guerra che la distrusse totalmente. Subito dopo la guerra furono stanziati dei miliardi per la ricostruzione e, data l'importanza economica e turistica della ferrovia stessa, fu progettata e ricostruita fino a La Crocetta a scartamento ordinario. L'anno scorso sono stati stanziati altre tre miliardi di lire per portare la ferrovia fino ad Archi. Ora manca solamente il tronco Archi-Casteldisangro. Questa ferrovia, va posto in rilievo, in tanto ha un valore economico e turistico in quanto attraversa tutta la fertile vallata del Sangro e mette in comunicazione col mare il complesso turistico abruzzese, rappresentato dal triangolo Campo di Giove-Scanno-Pescasseroli. La ferrovia, giungendo fino a Casteldisangro, penetra decisamente nel seno di questo triangolo. Qualora quest'ultimo tronco non dovesse essere ricostruito, secondo quello che riferiscono alcune voci di malevoli in questi giorni, si sarebbero spesi inutilmente 6-7 miliardi di lire: questa ferrovia allora non avrebbe più nessuno scopo.

Il presidente dell'unione dei comuni sinistrati dell'Alto Sangro ha inviato al Mini-

stero dei trasporti una memoria a stampa, nella quale è documentato tutto il valore economico e turistico della ferrovia: le popolazioni interessate sono fortemente allarmate per ciò che si va dicendo in questi giorni. Esse attendono dalla Camera di sapere qual'è la sorte delle loro comunicazioni, che sono vitalissime per la ripresa economica di quei paesi, fortemente sinistrati dalla guerra (taluni di essi, anzi, come Roccaraso, Ateleta, ecc. furono sinistrati in misura non inferiore a Cassino). Va tenuto inoltre presente che la neve, che per sei mesi dell'anno staziona in quelle contrade, non permette altro trasporto e altra comunicazione che non sia quella delle ferrovie.

Le popolazioni dell'Appennino abruzzese, interessate a questa ferrovia e alla Roccaraso-Carpinone, attendono dunque dalla Camera di sapere se la loro vita civile deve continuare o deve rimanere completamente paralizzata.

Ricordiamoci però, onorevoli colleghi, che la ricostruzione della rete ferroviaria al completo è un dovere sacrosanto che va rispettato e realizzato.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno Melis:

« La Camera

invita il Governo a realizzare un programma di costruzione delle linee ferroviarie e di raccordi che si armonizzino con le esigenze della progrediente economia della Sardegna e facilitino ed accelerino — sulle linee di Stato — il traffico dei passeggeri e delle merci.

« Lo invita, altresì, ad adottare per le ferrovie in concessione dell'isola — in attesa che venga definitivamente approvata e diventi operante la legge « sui provvedimenti per l'esercizio e per il potenziamento di ferrovie e di altre linee di trasporti in regime di concessione » — i provvedimenti di contingenza indispensabili ed urgenti, atti a migliorare i servizi ed a rendere possibili le condizioni di vita dei dipendenti ».

L'onorevole Melis ha facoltà di svolgerlo.

MELIS. Signor Presidente, onorevoli colleghi, trentaquattresimo dell'elenco degli oratori, sento il turbamento di dover aggiungere le mie richieste alla profluvie di argomenti e di problemi che il Governo è chiamato ad affrontare e risolvere. Cosa dovrò dire io che parlo dei trasporti della Sardegna? Non posso affermare — certo — che si tratta di un problema semplice. Tutto il corpo è dolente, non

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

solo questa o quella parte, della Sardegna. In questo campo, per ripetere la frase dell'oratore lucano che mi ha preceduto, vi è, praticamente, paralisi diffusa. Io non credo di dover spendere molte parole per descrivere la nostra situazione: ho qua testimoni qualificati a sostegno nella mia tesi. L'onorevole Jervolino, relatore di questo bilancio, è stato in Sardegna da ministro, e ha fatto esperienza diretta dello stato di cose dell'isola che appunto, più che colle descrizioni, si conosce colla pratica personale. All'onorevole Jervolino, anzi, che per ciò considero buon alleato della mia causa, voglio rivolgere, in questa sede, un solenne ringraziamento. Egli merita la gratitudine della mia isola. È l'uomo che ha reso giustizia alla mia terra nella sua attività di statista e di esponente responsabile di un dicastero. Infatti, ha dato il telefono a tutti i paesi sardi. Onorevoli colleghi, questo fatto assume l'aspetto di un vero miracolo, in quanto, per il problema telefonico, la Sardegna ha avuto lo stesso trattamento di tutti i paesi d'Italia.

Una voce a sinistra. Non così si può dire per la Sicilia.

MELIS. Un fatto così insolito, direi, strano non può che lasciare stupiti, commossi. E ho dinanzi a me il nuovo ministro dei trasporti, l'onorevole Malvestiti teste, in verità, di riguardo. È stato, nei primi anni della sua perenne giovinezza, in Sardegna, da militare, quando i soldati viaggiavano sulle tradotte. Tutti sappiamo cosa fossero le tradotte. Ma in Sardegna si può viaggiare su certi treni solo in traduzione! Se ritornerà nella nostra isola — e mi auguro che lo vorrà fare, dopo che sarà andato a Venezia come ha promesso testé nella risposta al collega Olivero, e potrà fare i confronti — egli viaggerà su certe linee, con quegli stessi treni, un po' invecchiati, gli stessi di trenta anni fa, e si farà quindi idea di come il tempo passa per tutte le cose, ma mentre le cose si rinnovano per la volontà degli uomini, in Sardegna tutto rimane perennemente fermo col peggio del tempo che si aggiunge al malanno di prima.

L'onorevole Malvestiti mi ispira, debbo dirlo, un senso di fiducia. È stato nostro alleato in una grande realizzazione da me combattuta in prima linea e che, nella mia ansiosa speranza, è premessa di quel che si dovrà fare anche nel campo dei trasporti. Abbiamo combattuto e, credo, vinto una grande battaglia per spezzare il monopolio elettrico, dando a Carbonia, con la costruzione della centrale termoelettrica, la possibilità di sfruttare il suo carbone e di immettere nella Sardegna la

massa di energia che a buon mercato una così grande massa di carbone può consentire.

Elettrificazione al massimo ed elettrificazione dei trasporti, quindi. Onorevole Malvestiti, ella ora presiede al dicastero dei trasporti, ha la responsabilità diretta in questo campo ed è quindi da lei che il popolo di Sardegna attende la soluzione di quelli che sono annosi e gravi problemi. Io ho già spezzato, con testimonianze così autorevoli e con il contributo decisivo che da esse ne deve derivare, la mia lancia per il problema generale dei trasporti.

Comunque, esaminiamone qualche aspetto particolare. Voi tutti sapete quanto la nostra vita si svolga isolata dal resto del mondo. Si giunge in Sardegna con una linea marittima, che in passato dipendeva dal Ministero dei trasporti, settore ferrovie. Ciò, d'altronde, era nella logica delle necessità della nostra isola: continuità di relazione dalla ferrovia sarda a quella continentale attraverso la nave che le collegava. Oggi invece siamo caduti nel dominio di enti diversi che ignorano lo sviluppo e l'intensità del traffico da cui sono avulsì: occorre prenotarsi per il passaggio del mare 10-15 giorni prima e viaggiare come nessun emigrante, secondo la descrizione dei tempi lontani, per tutti lontani fuorché per i sardi, ha mai viaggiato. A me pare che il nostro ministro dei trasporti debba rivendicare la dipendenza del mezzo marittimo alla sua gelosa cura. Ciò, veramente, costituirebbe la realizzazione di una nostra aspirazione, e renderebbe organiche le comunicazioni.

Voi conoscete quali possibilità nel mondo industriale ha l'isola dei metalli in gran parte abbandonati lontano dai centri di comunicazione, quali programmi di popolamento si formulino per dare sbocco del lavoro, della collettività nazionale. È evidente, quindi, il bisogno di preparare la nervatura di questa mobilitazione civile; sono gli uomini di governo che debbono sentire il bisogno di crearla questa spina dorsale solida per una possibilità di progresso economico. Nei vostri programmi non dovete pensare a rattoppamenti maldestri della situazione attuale, ma dovete indirizzarvi al fine di preparare lo sviluppo di quelle che io so certezze dell'avvenire, alle quali voi dovete, prima di tutto, ispirare la vostra consapevole opera di uomini responsabili.

Quindi, bisogna organizzare i trasporti terrestri, collegarli fra di loro, e collegarli anche, con il resto della nazione, attraverso le vie del mare.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

Qual'è la situazione attuale dei trasporti terrestri? Quali sono le loro deficienze maggiori? Mi limiterò a leggere un ordine del giorno approvato nel corso di un congresso dei trasporti tenutosi a Cagliari, che ha raccolto tutte le rappresentanze sindacali, senza differenza di correnti, tutte le rappresentanze politiche, tutte le categorie interessate di tutti i settori, alla presenza di un delegato del Ministero dei trasporti.

Quest'ordine del giorno è ormai invecchiato nel tempo, ma le situazioni sono sempre le stesse, invecchiate e perciò peggiorate, ad eccezione dei trasporti su strada e della linea ferroviaria di Stato, in confronto, buona.

L'ordine del giorno, che porta la data del novembre 1949, circa le ferrovie statali, invoca: « a) il potenziamento della rete stradale e la sollecita definizione dei lavori in atto relativi alla costruzione della Villa Mas-sargia-Carbonia, nonché la costruzione del doppio binario sulla Cagliari-Decimo », (si tratta di un brevissimo percorso, che però determina congestione di traffico per le sue diramazioni, e rende difficoltoso il rapido movimento dei passeggeri e delle merci); « b) la costruzione della nuova officina della stazione di Cagliari da eseguirsi in un breve periodo, ed il miglioramento degli impianti nelle principali stazioni della rete isolana, con speciale riguardo a quella di Olbia » (nessun commento su questo punto, perché è evidente il fondamento della richiesta); « c) l'impianto di una terza rotaia sulla Sassari-Portotorres per consentire ai carri merci delle linee a scartamento ridotto facenti capo a Sassari, di arrivare direttamente a Portotorres senza subire dei trasbordi ». Si tratta anche qui di un brevissimo percorso. Portotorres, come si sa, è il porto di Sassari, di tutta la sua provincia, per i rapporti specialmente con l'Italia settentrionale.

Una Sardegna che si rinnova e che si rinnoverà per il suo fervore di opere, per il riconoscimento che viene da tutti evidente nella sua febbrile attività, ha bisogno di questo porto e dell'inizio di questo raccordo, per valorizzarne la funzione economica.

L'altro problema isolano è quello delle ferrovie concesse. Non mi diffonderò troppo a parlarne perché è stato reso noto da me e da altri colleghi in precedenti interventi. Si parla ancora della soppressione delle ferrovie concesse. In Sardegna esse hanno uno sviluppo di un migliaio di chilometri di percorso in confronto ai 400 chilometri e poco più delle linee statali. Ciò non ostante si vorrebbe determinare ora una disastrosa liqui-

dazione dopo e per effetto di una disastrosa gestione. È una rete ferroviaria che ha invece le sue possibilità di utilità e di sviluppo e dovrebbe servire (perché serve poco, così come è mal attrezzata ed abbandonata) ma che comunque rappresenta una realtà ed una possibilità.

Si parla di sopprimerle, per sostituirle con che cosa? Abbiamo forse già qualche cosa che ci convinca che lo Stato ha superato sistemi antidiluviani e trogloditici di collegamento? Le strade, ma quali? In che condizioni?

Sono venute le alluvioni, il nubifragio: il disastro nuovo si è aggiunto al disastro cronico. Ebbene, il solo modo di collegamento è stato quello a mezzo della ferrovia. Le strade sono state interrotte; la ferrovia si è mantenuta, rallentata, ma utile. Occorre poi pensare che per lunghi mesi dell'anno la provincia di Nuoro è attorniata dalla neve, e rischierebbe in alcune zone di rimanere isolata del tutto se non fosse raggiunta dalla ferrovia, pur così famigerata per il materiale, la lentezza, gli errori di tracciato, ecc..

È evidente, quindi, che si debba ottemperare a quanto chiede l'ordine del giorno sulle ferrovie concesse: a) l'immediato rafforzamento del binario e la rettifica delle curve di tutte le ferrovie concesse, con speciale riguardo alla situazione delle ferrovie complementari, pregiudizievole alla sicurezza dell'esercizio; b) l'ordinazione delle automotrici necessarie per il trasporto celere dei viaggiatori; c) la costituzione della Martis-Chilivani e della Sorgono-Oniferi e Villacidro-Siliqua per congiungere tutte le reti a scartamento ridotto ». Sono, in effetti, dei tronconi che restano inutili, senza sfogo, senza raccordi, tronconi isolati, che non hanno una funzione economica e che non presentano una utilità pratica: essi vanno completati affinché diano respiro alla zona e risolvano le situazioni in considerazione delle quali erano stati ideati.

Si chiedeva altresì: « d) la trasformazione a scartamento normale della Macomer-Nuoro e della Sassari-Alghero ». Anche questo è un altro elementare e, al tempo stesso, gravissimo problema.

Nuoro è il solo capoluogo di provincia d'Italia che è servito da una ferrovia a scartamento ridotto.

BRUNO. Anche Matera.

MELIS. Ho sentito poco fa l'intervento del collega lucano Cerabona ed avrei voluto abbracciarlo per le sue appassionate parole. Ci contendete il primato delle disgrazie!

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

Nuoro si trova ancora nelle stesse condizioni. Un ordine del giorno presentato al Senato due anni fa con il quale si chiedeva la trasformazione in ferrovia a scartamento ordinario della Nuoro-Macomer (della lunghezza di 60 chilometri), fu accettato dal Governo, ma non se ne è fatto nulla. Bisogna fare un passo avanti: si elettrificano le ferrovie, si creano delle grandi stazioni. In Italia durante la guerra è andata perduta gran parte del patrimonio ferroviario. Ebbene, con l'opera svolta da un ministro comunista, Ferrari, continuata dal ministro democristiano Corbellini con la stessa intensità e dal socialista democratico D'Aragona con la medesima epica volontà di vincere tutto il male che la guerra aveva provocato, si è realizzato il grande miracolo di far risorgere le ferrovie italiane. Come è possibile che non si riesca a collegare con una ferrovia a scartamento ordinario un capoluogo di provincia che vuol congiungersi alla vita e vivere, attraverso quella via, un'esistenza civile? È questione di coscienza, è questione di sentire profondamente l'umana ed onesta esigenza che vi sto esprimendo.

Chiedeva ancora quell'ordine del giorno: « e) comunque l'immediata adozione di provvedimenti atti ad assicurare al personale la tempestività dei salari e l'assistenza medica e previdenziale ». Questo punto potrebbe sembrare che non sia di competenza specifica del Ministero dei trasporti, e piuttosto relativo al settore lavoro. In realtà cosa avviene nei riguardi del personale delle ferrovie concesse, e particolarmente degli assuntori che costituiscono il caso più grave? Sono stati reclutati 50 dipendenti e nominati assuntori capi stazione, una specie di appaltatori i quali però si riducono a ricavare qualcosa come 18 mila lire al mese e carico di manovale! È possibile che in Italia si assista ancora a fenomeni del genere? Come è concepibile che una simile situazione si protragga senza che qualcuno intervenga a tutelare questa categoria? Non è possibile che questi esseri umani subiscano una tale forma di degradante umiliazione.

Qualcuno deve intervenire. Il ministro dei trasporti deve chiarire i termini di questo contratto che non è volontario, ma coatto. Bisogna istituire giusti rapporti contrattuali e dare a questa gente quel che le spetta per il lavoro che fa. Essi debbono fruire di un contratto normale di dipendenza e, quindi, godere del rispetto delle tariffe sindacali per la categoria dei capi stazione. Non dobbiamo permettere, per il nostro onore di uomini e di legi-

slatori, che una simile situazione sia mantenuta. Possibile che il deficit da cui sono afflitte le ferrovie concesse debba pesare solo sulle spalle di questi poveri paria? Raccomando vivamente questo problema all'onorevole ministro. Le ferrovie concesse vanno mantenute fino a quando il Governo non avrà preso i provvedimenti che ha promesso.

Il mio ordine del giorno nella sua seconda parte riproduce testualmente un altro ordine del giorno accettato dal ministro Campilli ed approvato dal Senato in occasione della discussione di questo bilancio. Quindi, questo stato di attesa potrà permanere fino a quando non avrete determinato la totale riorganizzazione dei servizi ferroviari. La Sardegna ha in elaborazione, in via di realizzazione, lo studio completo delle sue esigenze. Mi riferisco all'articolo 13 dello statuto regionale sardo che impegna il Governo e la regione a studiare ed a attuare un piano generale per lo sviluppo economico e sociale della Sardegna.

È evidente che uno degli obiettivi del piano che deve essere raggiunto è quello dei trasporti. Come potete distruggere la rete ferroviaria a scartamento ridotto della Sardegna (e questo non è avvenuto in Lucania, né altrove) dove invece sono stati realizzati i miglioramenti, senza prima aver pensato alla totale riorganizzazione dei servizi? Voi dovete pensare non ad una liquidazione fallimentare della situazione, non con mentalità disfattistica, ma intesi ad un risanamento, a un potenziamento della situazione dei trasporti sardi, con buona volontà, con fiducia nell'avvenire. Noi dalla prova dei fatti dobbiamo poter pensare che voi, uomini responsabili, dedicherete ogni vostro sforzo per la realizzazione delle nostre speranze, se no, assumerete una più grave responsabilità. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno Gullo:

« La Camera,

riconosciuta l'assoluta inidoneità delle due linee ferroviarie, che allacciano Cosenza alle linee principali tirrenica e ionica, a soddisfare, sia pure in modo relativo, le necessità del traffico della città e del vasto retroterra,

invita il Governo

a provvedere sollecitamente all'esecuzione del progetto di rettifica della linea Cosenza-Paola e di quella Cosenza-Sibari ».

L'onorevole Gullo ha facoltà di svolgerlo.

GULLO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il mio intervento sarà breve, anche per-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

ché penso che il ministro sia a perfetta conoscenza del problema al quale ho accennato nel mio ordine del giorno.

Il problema è stato discusso e trattato da tanti parlamentari in questa Camera e al Senato, durante le discussioni dei precedenti bilanci, che si potrebbe dire sia diventato fastidioso, se non si dovesse osservare che più fastidiosa è la realtà che persiste e resiste, purtroppo, ad ogni critica e ad ogni denuncia.

Onorevole ministro, Cosenza, capoluogo di provincia, dal punto di vista ferroviario, può dirsi isolata. Sulla carta, Cosenza appare collegata alle due linee principali dell'Italia meridionale, cioè la linea tirrenica e la linea ionica, attraverso la Cosenza-Paola e la Cosenza-Sibari, le quali sono ambedue assolutamente insufficienti per un servizio, sia pure il più modesto. La linea Cosenza-Paola è addirittura famosa; è un tratto di appena 34 chilometri e il convoglio a vapore, per percorrerlo, impiega due ore e 40 minuti. Si è toccato il cielo, quando su quella linea prese servizio l'automotrice, che tuttavolta percorre i 34 chilometri in non meno di un'ora e mezzo. Ma questo della velocità è l'aspetto meno importante della questione; quello molto più grave è che su quella linea non può passare più di una macchina con un solo vagone, e quindi dal punto di vista del trasporto delle merci la ferrovia è come se fosse inesistente.

Vi è l'altra linea, la Cosenza-Sibari, che potrebbe essere utilizzata. Onorevole ministro, pare perfino impossibile che non si sia ancora intervenuto per renderla efficiente. La linea Cosenza-Sibari non è una linea tecnicamente eccezionale, come la linea Cosenza-Paola: essa potrebbe facilmente essere, ripeto, posta in condizione di servire allo scopo, soprattutto per il trasporto delle merci.

Vi sono, sì e no, due chilometri, nei pressi della stazione di Mongrassano (una delle stazioni fra Cosenza e Sibari), dove la linea ha una pendenza tale che non consente il passaggio di grossi convogli. Accade talvolta qualcosa di inverosimile: quando la macchina trasporta più di 2 vagoni, il treno si deve spezzare nei pressi della stazione di Mongrassano, bisogna aspettare che la macchina porti un mezzo treno oltre la stazione per poi tornare indietro e prendere l'altra parte del treno. Cosa incredibile, ma vera!

Ora, in queste condizioni, non si riesce ad ottenere la rettifica di questo punto della linea ferroviaria fra Cosenza e Sibari, in modo da annullare tale forte pendenza!

Onorevole ministro, questo fatto è stato denunciato chissà quante volte ed io, in questo

momento, non ho nessuna speranza in questa mia ulteriore denuncia; la faccio esclusivamente per compiere un dovere, come rappresentante di Cosenza.

Ella sa, onorevole ministro, che l'altipiano silano (che è il retroterra della provincia di Cosenza) dovrebbe avere il suo sbocco ferroviario proprio nella mia città.

Né si può rimediare efficacemente con autotrasporti, perché, nemmeno a farlo apposta, la strada rotabile Cosenza-Paola è una strada soprattutto turistica. Pensi che nello spazio modesto di 20 chilometri si passa da una altezza di 1000 metri a zero, essendo Paola al livello del mare. Si pensi, quindi, quale sia la precipitosa discesa. Il servizio ferroviario, pertanto, che manca, non è sostituibile con un autoservizio efficiente.

E non è inopportuno ricordare, quanto alla Cosenza-Paola, che essa è una linea che ha dato luogo a terribili disastri ferroviari, con decine e decine di morti.

Ma lasciamo stare in questo momento la Cosenza-Paola e la variante che pur si dovrebbe e potrebbe fare. Ma per la rettifica della Cosenza-Sibari, in quel breve tratto in cui essa presenta una pendenza che ostacola il passaggio di normali convogli, è da dire che non si tratta di una impresa tale di fronte alla quale ci si debba fermare; e penso che con po' di buona volontà almeno a questo inconveniente si possa e si debba ovviare. *(Applausi all'estrema sinistra).*

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GRONCHI

PRESIDENTE. Gli onorevoli Paganelli, Donatini e Cappugi hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerata la importanza che rappresenta per le comunicazioni toscano-romagnole la sciuta ed assicurata dai ministri succedutisi ricostruzione della vecchia ferrovia Firenze-Faenza distrutta da eventi bellici;

considerato che la ripresa del traffico ferroviario su tale linea è stata sempre riconosciuta al Dicastero dei trasporti anche in sede di discussione dei precedenti bilanci;

considerato che è già stato ultimato il tratto Faenza-Marradi e sono state eseguite importanti opere d'arte sull'ulteriore percorso,

invita il Governo

a disporre la immediata ripresa dei lavori fino al loro completamento ».

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

L'onorevole Paganelli ha facoltà di svolgerlo.

PAGANELLI. Molti colleghi hanno parlato, signor Presidente, chiedendo il rifacimento o la costruzione di linee ferroviarie, ma nessuna linea si trova — almeno io credo — nella particolare situazione di quella che forma oggetto dell'ordine del giorno che ho presentato.

È dalla discussione del bilancio 1948-49 che noi abbiamo avuto non l'assicurazione, ma la certezza che i lavori per il ripristino completo della ferrovia Firenze-Faenza sarebbero stati continuati. Altri due bilanci si sono susseguiti, sono cambiati i titolari del Ministero dei trasporti, i ministri che si sono succeduti sempre hanno confermato che l'intero tratto sarebbe stato ricostruito. Dico che ciò, più che ovvio, è doveroso, perché già un tratto importante di questa linea è stato ricostruito e precisamente il tratto Faenza-Marradi, molte altre opere d'arte sono state eseguite nel resto del percorso; e soprattutto perché si è riconosciuta la importanza per le comunicazioni tosco-romagnole di questa ferrovia, che è in definitiva l'unica che può unire Ravenna con Livorno.

Ora, se noi non arrivassimo al completo ripristino, avremmo speso inutilmente centinaia e centinaia di milioni.

Con un decreto del marzo scorso il Ministero ha stabilito che si ricostruisca un altro tratto: Marradi-Borgo San Lorenzo. Si è determinata la cifra che ascenderà ad 860 milioni e si è anche indicato il conto ove reperire la somma occorrente. Ora noi, con questo ordine del giorno, abbiamo voluto ricordare l'impegno che è stato assunto sin dal 1948, preoccupati che quel decreto ministeriale del marzo scorso (ormai sette mesi sono passati senza che si siano iniziate le gare per l'appalto dei lavori) non debba rimanere sospeso per tre anni, tanti quanti, cioè, sono intercorsi dalla prima assicurazione del ministro Corbellini.

Sono convinto che questo intervento sarà tenuto presente dall'onorevole sottosegretario per riferirne al ministro ora assente, perché oltre ai motivi importanti di traffico cui ho già accennato c'è anche l'altro che ha un profilo sociale: con questi nuovi lavori la popolazione mugellana avrà un sollievo alla sua forte disoccupazione. Sono certo che l'onorevole ministro manterrà gli impegni dei suoi predecessori.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno Rivera:

« La Camera invita il Governo ad assicurare le popolazioni abruzzesi e molisane che

adempierà nel più breve tempo possibile all'obbligo di ricostituire le ferrovie abruzzesi-molisane, che le azioni di guerra distrussero o mutilarono ».

L'onorevole Rivera ha facoltà di svolgerlo.

RIVERA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, sopra l'argomento del mio ordine del giorno hanno già parlato vari colleghi della mia regione e mi pare anche esaurientemente. Quindi io non ho che da aggiungere la mia preghiera a quella di molti colleghi di vari partiti perché il Governo, se non può immediatamente ricostruire le ferrovie abruzzesi che sono state distrutte completamente o parzialmente dalla guerra, dia l'assicurazione alla nostra gente che ciò sarà fatto in un certo lasso di tempo.

Ma vorrei aggiungere un'altra preghiera: oltre alle ferrovie che sono state indicate ve n'è un'altra, la quale ha la sua importanza, ed è il piccolo tratto da Aquila a Capitignano, che doveva essere il principio di una ferrovia di unione di due capoluoghi di provincia. Questo tratto di ferrovia va in dissoluzione, perché, abbandonato come è, è saccheggiato nelle rotaie, nelle traverse e rovinato nelle piccole stazioni. Io credo che un capitale prezioso non si debba, non si possa lasciar deperire a quel modo, così rapidamente e così selvaggiamente. C'è un inconveniente: che la gestione di questa ferrovia era stata passata al comune (fu un gesto non so se generoso o avventato), il quale oggi si trova indebitato per diverse decine di milioni e non può assumersi l'onere dell'esercizio di questa linea.

Questa preghiera, che aggiungo a quelle dei colleghi, è una preghiera calda, affinché l'Abruzzo, così impervio, che aveva queste ferrovie, ardite sì, ma necessarie, riabbia i fili che riuniscono le varie zone vitali e riabbia con essi il sorriso di una attività ricondotta al pristino, dopo i disastri della guerra. *(Applausi al centro e a destra)*.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Russo, Manuel-Gismondi e Viale hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

riconosciuta la grande importanza per il traffico nazionale ed internazionale della linea Genova-Ventimiglia;

considerato che la linea in oggetto per movimento di passeggeri e trasporto di merci è senza dubbio una tra le più importanti linee ferroviarie d'Italia;

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

ritenuto che la mancanza del doppio binario, anche nei tratti in cui il doppio binario già esisteva ante-guerra, pregiudica gravemente lo sviluppo del traffico,

segnala al Governo la necessità:

1°) di ripristinare con urgenza il doppio binario nei tratti in cui già esisteva prima della guerra;

2°) di affrontare gradualmente il problema della sistemazione della linea, provvedendo con la maggiore sollecitudine per i tratti per i quali già esiste il progetto esecutivo ».

L'onorevole Russo ha facoltà di svolgerlo.

RUSSO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non vi è alcun dubbio che la linea ferroviaria Genova-Ventimiglia è una linea non già di importanza locale, che tocca gli interessi di una sola regione, ma una linea di grande importanza nazionale e soprattutto internazionale. Basta considerare, per rendersi conto di ciò, l'importanza dal punto di vista turistico di questa linea, non fosse altro per il fatto che gran parte degli stranieri che vengono nella nostra Italia transitano proprio attraverso questa linea.

La linea è oggi in condizioni assolutamente deplorabili. Il viaggiatore che giunga alla stazione di Porta Brignole di Genova e voglia proseguire il viaggio lungo la riviera di ponente si trova di fronte ad una linea ferroviaria assolutamente non rispondente alle esigenze del traffico. Le condizioni sono oggi ancora peggiori di quanto non fossero prima della guerra giacché il doppio binario, che già esisteva in alcune zone, come in quella di Bordighera o nel tratto Albenga-Loano, è stato asportato durante l'occupazione tedesca, ed ancora questi danni di guerra non sono stati riparati.

Onorevole ministro, noi riteniamo che sia nostro dovere, nella condizione in cui oggi si trova questa linea ferroviaria, di chiedere che i danni di guerra siano riparati con la massima urgenza possibile e nel tempo stesso di richiamare l'attenzione del Governo sul fatto che ogni anno si debbono spendere milioni e milioni per proteggere questa linea dall'offesa del mare. Noi pensiamo che questo denaro sarebbe assai meglio utilizzato ove con esso si affrontasse il problema dello spostamento a monte della ferrovia, almeno per quei tratti per cui esistono già i progetti esecutivi.

Ogni anno vi sono interruzioni del traffico che cagionano gravi danni per il bilancio del-

l'amministrazione e che costituiscono anche un grave inconveniente nei confronti dei viaggiatori italiani e stranieri che questa linea percorrono. Io mi rendo perfettamente conto delle condizioni difficili in cui si trova il bilancio dello Stato, e conseguentemente delle preoccupazioni che può avere il ministro di fronte a una spesa di questo genere: mi limito perciò a fare una segnalazione al Governo, convinto che sarà presa nella dovuta considerazione.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno degli onorevoli Baglioni e Puccetti:

« La Camera,

invita il Governo a predisporre i mezzi finanziari per completare la ricostruzione totale del tronco ferroviario Asciano-Grosseto, onde eliminare i gravi danni che la mancata riattivazione di questo arreca all'economia delle province di Siena, Grosseto, e Arezzo ».

Poiché i firmatari non sono presenti, si intende che abbiano rinunciato a svolgerlo.

Segue l'ordine del giorno degli onorevoli Perlingieri, Di Meo, Lecciso, Bosco Lucarelli e Sica:

« La Camera,

ritenuta la necessità di abbreviare le comunicazioni con le Puglie mediante la costruzione della variante, già progettata, Telesse-Caianello,

invita il Governo a dare corso ai relativi lavori ».

L'onorevole Perlingieri ha facoltà di svolgerlo.

PERLINGIERI. Signor Presidente, non sento il bisogno di svolgere il mio ordine del giorno, che è già chiaro. Desidero soltanto richiamare l'attenzione del Governo sul fatto che la costruzione della variante Telesse-Caianello, che noi proponiamo, non è un'opera a carattere locale, ma è un'opera che tende ad abbreviare sensibilmente le comunicazioni tra le Puglie e Roma, un'opera sulla quale è stata già richiamata l'anno scorso l'attenzione del Senato, in occasione appunto sulla discussione del bilancio dei trasporti: il Governo accettò in quell'occasione un analogo ordine del giorno, che il Senato approvò. Chiedo ora la stessa decisione da parte del Governo e della Camera. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno Sala:

« La Camera,

considerato che nel compartimento delle ferrovie dello Stato di Palermo, ed in Sicilia

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

in generale, v'è grande necessità di venire incontro al traffico dei passeggeri e delle merci e considerato che le officine O.M.S.S.A., Aerosicula e il Cantiere navale, negli ultimi due mesi non hanno ricevuto più ordinazioni di carrozze di terza classe, né di carri chiusi ed aperti, il che ha portato al licenziamento di centinaia di operai;

considerato, altresì, che il capo compartimento di Palermo, in un convegno dell'E.R.P., a Catania, dichiarò recentemente che necessitano in Sicilia 2000 carri oltre a 200 carrozze di terza classe,

invita il Governo

a voler prendere tutti i provvedimenti del caso, sia per assicurare lavoro alle maestranze della categoria, sia per corrispondere alle più elementari esigenze del traffico e del commercio ».

L'onorevole Sala ha facoltà di illustrarlo.

SALA. Molti colleghi, con efficaci argomenti, hanno già bene illustrato la situazione della Sicilia. Dato però che diversi colleghi hanno invitato l'onorevole ministro a fare delle visite *in loco*, anch'io vorrei invitare il ministro a venire a fare una visita a Palermo e alla Sicilia, non però viaggiando sulle solite automotrici, come si suole da parte dei componenti del Governo, ma confondendosi tra i viaggiatori in qualcuna di quelle cosiddette vetture di terza classe che nulla hanno da invidiare ai famosi carri che si usavano durante la guerra e che portavano l'indicazione « uomini 40 - cavalli 8 ».

La conseguenza è assai grave, non soltanto perché si fa un danno agli uomini offendendo la loro dignità (e si danneggia anche il turismo dando agli stranieri l'incretinoso spettacolo di treni carichi di persone che viaggiano come bestiame), ma anche perché si arreca grave nocimento allo sviluppo del commercio della regione. E non solo manca il doppio binario in tutte le linee, ma non vi sono carri - aperti o chiusi - per il trasporto delle merci.

Perciò inviterei, specialmente i colleghi che dal nord viaggiano fino a Roma, a fare una visitina in Sicilia. Essi constateranno che i vagoni di terza classe, che circolano sulle altre linee d'Italia, molte volte in Sicilia manca poco che non vengano « surclassati » a vetture di prima o di seconda classe !

Perché mai questa differenza? Eppure in questi ultimi tempi si sono svolti convegni sindacali e convegni dell'E. R. P., nei quali è stata considerata la necessità di almeno

2 mila carri aperti e chiusi e di almeno 200 vetture di terza classe.

Ebbene, abbiamo a Palermo due officine la cui attrezzatura si era sviluppata e indirizzata alla produzione di locomotive e di carrozze; eppure queste due officine, che già occupavano 700 unità di mano d'opera, negli ultimi mesi hanno dovuto licenziare più di 200 operai a causa della mancata ordinazione di vagoni. Ma, se è vero che esiste la necessità di vetture e di carri per il trasporto merci, perché non si dà a queste officine la possibilità di produrne, dato che in questo senso la loro produzione si era indirizzata e sviluppata? Perché non si va incontro alle esigenze non soltanto delle maestranze, ma, quel che più importa, del commercio e dei passeggeri in Sicilia?

Che cosa avviene nell'Aerosicula? Avviene che, invece di produrre vagoni, l'ingegnere Ambrosini, essendo in connessione con la Fiat, avvia la detta officina verso la produzione di materiale bellico!

Ora io domando: perché voler far produrre questo materiale, destinato alle carnicine, a stabilimenti che dovrebbero invece produrre dei beni che non soltanto incrementerebbero il commercio, ma darebbero un qualche senso di civiltà alla vita delle popolazioni siciliane?

Esiste a Palermo l'azienda trasporti Sicilia, finanziata dallo Stato. Ebbene, nella provincia di Palermo abbiamo molti paesi sprovvisti non solo di strada ferrata, ma anche della stessa « trazzera ». E, quando qualcuno ha bisogno di farsi visitare dal medico, deve servirsi del mulo per raggiungere la località ove risiede il medico stesso.

Orbene, perché non si potenzia l'A. S. T. affinché tutti gli abitanti abbiano la possibilità di poter viaggiare?

Richiamo pertanto l'attenzione del ministro affinché voglia interessarsi al grave problema in modo che la Sicilia sia fornita di un numero sufficiente di vagoni e i passeggeri non siano costretti a viaggiare pigiati o - come si dice da noi - « come le sarde », aggrappati, correndo altresì il pericolo di andare a finire sotto le rotaie.

L'onorevole Sallis si congratulò con l'onorevole Jervolino che ha potuto dare i telefoni a tutti i paesi della Sardegna. La Sicilia a questo nemmeno pensa, dato che per telefoni da noi si usano le promesse fatte sempre, nei periodi elettorali, dalla democrazia cristiana.

Comunque, dato che vi è questa esigenza e dato altresì che le officine O. M. S. S. A.,

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

Aerosicula e Cantiere navale, sono in continua crisi, credo che sia dovere del Ministero dare la possibilità di lavoro a dette officine. In tal modo si faciliterà il traffico dei passeggeri e delle merci in Sicilia.

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

« La Camera,

ritenendo la urgente ed improrogabile necessità di procedere alla costruzione della ferrovia Metaponto-Bari che, attraversando i paesi del versante ionico del materano, passando per Ginosa paese e Laterza e allacciandosi sul tronco già esistente Taranto-Bari, a Castellaneta o a Palagiano, metta nella giusta valorizzazione le località su menzionate e, interessando oltre 50.000 abitanti, dia loro la possibilità di inserirsi nel complesso economico-commerciale delle provincie di Taranto e Bari, e ne consenta l'ulteriore possibilità di sviluppo;

ritenendo, altresì, l'urgenza di procedere rapidamente alla già progettata, da lunghi anni, ferrovia Taranto-Manduria-Nardo,

fa voti

che il Governo voglia apprestare i mezzi finanziari necessari alla realizzazione delle su accennate ferrovie ».

Ha facoltà di svolgerlo.

LATORRE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, i due problemi che pongo con il mio ordine del giorno sono stati già trattati altre volte in quest'aula; essi hanno formato oggetto di una mia interrogazione e di una mia interpellanza, ma entrambe non hanno avuto esito positivo.

La prima richiesta giace da moltissimi anni negli archivi del Ministero dei trasporti. Si tratta di un progetto di ferrovia che avrebbe dovuto congiungere Metaponto alla città di Matera, ora servita da una ferrovia a scartamento ridotto, e, riallacciandosi sul tronco ora esistente e in gestione, Taranto-Bari, avrebbe dovuto raccordarsi alla stazione di Castellaneta o di Palagiano. Ma sono passati 25 anni e questo progetto resta ancora a dormire i suoi sonni tranquilli negli archivi ministeriali.

Un paio di mesi fa, e precisamente il 22 maggio di quest'anno, in un convegno tenuto alla camera di commercio, industria e agricoltura di Bari per lo studio dei problemi ferroviari interessanti le Puglie e la Lucania, fu posto all'ordine del giorno ancora una volta questo antico progetto; ma, curioso!, questo progetto, che inizialmente avrebbe dovuto congiungere il retroterra della Lucania, i paesi

del basso materano, i paesi rivieraschi dello Jonio con il mare Adriatico, è stato posto in questo modo: congiungere Matera a Crumo Appula e Bari, tagliando fuori dal suo percorso i paesi del basso materano posti sulla riviera jonica ed i comuni di Ginosa e Laterza, senza contare poi che Taranto, città di grande importanza industriale e commerciale, si vedrebbe tagliata fuori anch'essa da tale tracciato, attraverso le Murge, cioè attraverso un territorio impervio, il quale ha una altimetria che varia dai 400 ai 500 metri, e che quindi richiederebbe lavori così colossali che renderebbero, secondo il mio parere, addirittura antieconomica la costruzione di questa ferrovia.

Se questo non bastasse, vi è il fatto che tale progetto allungherebbe questa ferrovia di parecchie decine di chilometri.

Io mi pongo una domanda: nelle condizioni attuali del nostro bilancio, è economicamente sano spendere una somma maggiore di quella che effettivamente occorrerebbe per risolvere il problema della ferrovia — che chiedo col mio ordine del giorno — Matera-Taranto-Bari? Si tenga presente che i ministri competenti ci hanno detto di non poter procedere alla costruzione di questa ferrovia per mancanza di disponibilità finanziarie. L'altimetria che dovrebbe superare la ferrovia rende necessaria la costruzione di molti trafori di molti viadotti, di molti ponti. Ciò sarebbe certamente evitato se fosse ripreso il progetto che mi permetto di caldeggiare, cioè quello che congiunge Matera con lo Jonio e, attraverso questo, la congiunge con l'Adriatico. Si tenga inoltre presente che, se la progettata ferrovia dovesse realizzarsi secondo i voti del convegno del 22 maggio alla camera di commercio di Bari — lo ripeto ancora — i paesi rivieraschi dello Jonio, del basso materano, e i paesi della provincia di Taranto che verrebbero ad essere attraversati da questa ferrovia, se la linea dovesse essere Matera-Metaponto-Castellaneta o Palagiano-Taranto e Bari, resterebbero invece completamente tagliati fuori. Tenga conto, onorevole ministro, che la ferrovia che noi abbiamo più volte chiesto interessa una popolazione di oltre 50 mila abitanti. E tenga conto che centri agricoli importantissimi, quali Ginosa e Laterza, distano dallo scalo ferroviario più vicino il primo 22 chilometri e il secondo 13 chilometri. È evidente che lo sviluppo agricolo e commerciale di questi centri importanti della provincia di Taranto e dei centri agricoli del basso materano, che gravitano per tutte le loro attività agricole, commerciali, scolastiche e cul-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

turali nell'orbita della città di Taranto, verrebbe certamente a perdere molte possibilità in avvenire. A mio modesto avviso, dovrebbe essere negli intenti dei ministeri interessati costruire questa linea ferroviaria tenendo conto anche delle minori spese per i bilanci delle ferrovie dello Stato o dei lavori pubblici (giacché si tratta di competenza del Ministero dei lavori pubblici). Dico che si tratta di competenza del Ministero dei lavori pubblici, perché presso il consiglio superiore dei lavori pubblici è allo studio questo progetto di ferrovia. Prego quindi il ministro dei trasporti affinché si faccia parte diligente presso il consiglio superiore dei lavori pubblici a che venga risparmiata la maggiore quantità possibile di denaro del contribuente italiano, che non si sprechino denari inutilmente per costruire una determinata linea ferroviaria, quando la stessa linea può essere costruita avviandone il percorso in maniera diversa e dando maggiori possibilità a comuni rivieraschi che ora ne sono privi.

L'altro problema che io solleverò è una questione che giace negli archivi del Ministero da moltissimi anni. Si è parlato molto della città di Taranto che conta ormai oltre 210.000 abitanti. Si è parlato della costruenda linea ferroviaria che dovrebbe congiungere Taranto e Nardò, in provincia di Lecce. Si è detto anche che questa ferrovia dovrebbe valorizzare i fiorentissimi comuni, i centri vitivinicoli ricchissimi di frutteti e di prodotti agrari, delle province di Taranto e di Lecce. Si è detto, in un determinato momento — e precisamente nella seduta del 6 febbraio dello scorso anno — da parte del ministro Aldisio, che, rispondendo ad una mia interpellanza circa la ferrovia Taranto-Manduria-Nardò, così ebbe ad esprimersi: « Circa la linea ferroviaria Taranto-Manduria-Nardò si è soprasseduto alla sua costruzione in quanto, essendo essa reclamata in connessione con la bonifica dell'Arneo, e non avendo ancora tale zona raggiunto la piena prevista valorizzazione, lo stesso comitato promotore della costruzione ha dichiarato che questo tronco non è immediatamente utile. In una recente seduta i membri di quel comitato hanno dichiarato appunto che, per la costruzione di tale tratto, occorre attendere che la bonifica sia più avanzata ».

Ora, quella bonifica è arrivata ad uno stadio avanzatissimo. Dopo la prima occupazione delle terre da parte dei contadini dell'Arneo e dopo la seconda distribuzione delle terre, quella parte del territorio della provincia di Lecce e della provincia di Taranto

è divenuta una zona non più da bonificarsi, ma una zona che chiede soltanto di essere valorizzata.

Ora resta abbandonata a sé, mancante com'è di ogni e qualsiasi mezzo di comunicazione. Io pensavo stamane, quando il collega onorevole Imperiale parlava degli autotrasportatori, precisamente agli affari d'oro che questi autotrasportatori di Taranto e di Lecce fanno gestendo quelle linee che da Manduria portano a Taranto e che da Taranto portano a Lecce.

Evidentemente, onorevole ministro, se vogliamo metterci nella condizione di poter fare la concorrenza agli autotrasportatori, occorre dare la possibilità ai centri agricoli della nostra provincia e delle nostre province meridionali, che sono scarsamente e malamente serviti dalle ferrovie dello Stato, di servirsi di questi mezzi di comunicazioni tra una città e l'altra, tra una regione e l'altra. Occorre, cioè, porre in tali condizioni le regioni meridionali, la Puglia con la Lucania, la Lucania con l'Abruzzo e le regioni dell'alta Italia, da poter riuscire a comunicare rapidamente e con un costo che sia inferiore a quello attualmente praticato dagli autotrasportatori. Soltanto così noi potremo risolvere il problema di concorrenza sorto tra le ferrovie dello Stato e gli autotrasportatori.

Io penso che le due ferrovie, delle quali ho parlato e che hanno formato oggetto di altri miei interventi, possano e debbano diventare, a breve scadenza di tempo, utili per lo Stato stesso, restituendo ad esso quanto avrà speso nella costruzione. Queste ferrovie, che attraversano borghi agricoli importantissimi, potranno riavvicinare le distanze permettendo un più veloce scambio di merci, dando rapido giro ai capitali e, nello stesso tempo, possibilità allo Stato di rifarsi delle spese sopportate per la loro costruzione.

Mi si obietterà che questi sono problemi di carattere marginale e particolare. Onorevole ministro ed onorevoli colleghi, i problemi generali sono composti precisamente di questi piccoli e modesti problemi, e noi non riusciremo a risolvere le grandi questioni se non cominceremo a portare a soluzione quelle minori.

È per ciò che io spero che queste ferrovie, che interessano oltre 100 mila abitanti, senza contare i 210.000 di Taranto, e che io segnalo alla benevola attenzione dell'onorevole ministro, possano essere realizzate con stanziamenti, se non del bilancio in corso, quanto meno in quello prossimo. È con questo augurio che concludo il mio intervento, rivolgendolo

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

ancora una volta la preghiera al ministro di non lasciare inesaudite le popolazioni meridionali alle quali tante promesse si sono fatte, ma che tanto poco hanno avuto: in questo caso, onorevole Malvestiti, si tratta di dare loro quelle vie di comunicazione che consentano lo sviluppo dei loro traffici e della loro vita economica, sociale e commerciale.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Maglietta e la Rocca hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerando la stazione ferroviaria di Napoli inadatta ed indecorosa per i danni di guerra subiti e per le nuove esigenze del traffico,

invita il Governo

a predisporre i progetti e gli stanziamenti opportuni per la costruzione della nuova stazione ».

Poiché non sono presenti, si intende che abbiano rinunciato allo svolgimento.

Segue l'ordine del giorno Polano:

« La Camera,

riconoscendo la necessità di dare un notevole contributo al miglioramento dei trasporti ferroviari in Sardegna,

impegna il Governo

a provvedere entro l'esercizio corrente:

1°) alla costruzione della linea ferroviaria Martis-Chilivani per il collegamento indispensabile fra le due importanti reti a scartamento ridotto: quella delle strade ferrate sarde nella parte nord-orientale dell'isola e quella delle ferrovie complementari nella parte centrale;

2°) alla statizzazione della linea Sassari-Alghero ed all'ammodernamento della medesima, date le pessime condizioni in cui si trova attualmente detta linea, mentre cresce in essa il traffico merci e passeggeri e l'importanza che questa linea andrà acquistando con le bonifiche e trasformazioni fondiari previste nella Nurra algherese;

3°) alla statizzazione della linea Macomer-Nuoro ed al suo raccordo con la linea statale;

4°) ad un più deciso sforzo di miglioramento di tutti i servizi, specie di quelli passeggeri, sulla rete sarda delle ferrovie dello Stato ».

L'onorevole Polano ha facoltà di svolgerlo.

POLANO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, avrei rinunciato, data l'ora avan-

zata, allo svolgimento di questo ordine del giorno, se due ragioni non mi avessero spinto a prendere la parola. La prima è la permanenza al Ministero dei trasporti, in qualità di sottosegretario, dell'onorevole Mattarella. Ricordo che egli venne due anni e mezzo or sono in Sardegna, si rese conto della situazione dei trasporti, fece allora alcune dichiarazioni e promise addirittura un piano di ricostruzione dei servizi ferroviari che avrebbe dovuto essere realizzato in 2-3 anni, e del quale non si è fatto e saputo più nulla. Il mio intervento ha appunto ubbidito al bisogno imperativo di ricordare all'onorevole Mattarella quelle sue promesse e di chiedergli la posizione del Governo e del Ministero, di cui tuttora fa parte, in proposito.

La seconda ragione è costituita da alcune affermazioni, particolarmente interessanti ai fini di ciò che mi appresto a dire per la mia isola, contenute nella relazione del collega Jervolino. Dice il relatore che « la discussione dei bilanci, oltre che la finalità voluta dalla legge sul regolamento del patrimonio e della contabilità dello Stato nonché dall'articolo 81 della Costituzione della Repubblica italiana, ha anche uno scopo non meno importante: portare all'attenzione del paese e all'esame del Parlamento i più vitali problemi sociali, economici, politici che devono essere tenuti presenti dal potere esecutivo ed impegnarlo alla soluzione, in conformità delle direttive precise segnate dalle due Camere ». E su questo mi pare che tutti concordiamo, dato che così dovrebbe essere. « Contrariamente — avverte il relatore — si ridurrebbe ad un formalismo non solo poco utile, ma soprattutto lesivo della dignità dei componenti delle Camere, anche in considerazione dei limiti imposti dal ricordato articolo della Costituzione ». Ed anche su questo io concordo completamente; perché è vero che, se la discussione dei bilanci non ha questi scopi, diventa una cosa inutile e lesiva della dignità delle Camere.

Ora noi, purtroppo, dobbiamo constatare che questa è la situazione. Si fanno delle discussioni sui bilanci, si presentano dei problemi all'attenzione della Camera, talvolta la Camera li approva o i ministri interessati, anziché farli mettere in votazione, dichiarano di accettarli e s'impegnano a studiare il problema, però poi non se ne fa niente. Ed allora, evidentemente, tutto si riduce ad un formalismo veramente lesivo della dignità della Camera. Qui si va di male in peggio: si discutono i bilanci in tutta fretta, e questo è già un male; non v'è modo di apportarvi alcuna modificazione, e questo è un secondo

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

male; ma il peggio è che quei problemi che vengono sollevati ed anche riconosciuti esatti ed attuali non abbiano poi seguito. Questa è veramente una cosa intollerabile. Occorre che i ministri si rendano conto di ciò, perché, in fondo, i ministri sono responsabili davanti a noi. Quando un problema si affaccia ed essi dichiarano di accettare un ordine del giorno come raccomandazione, e poi non se ne parla più, ciò è lesivo della dignità delle Camere. Non è dignitosa per il Parlamento una situazione simile, ed approvo completamente il relatore quando aggiunge, nella sua relazione, che, purtroppo, «finora non sono stati tenuti nella necessaria considerazione i rilievi, i suggerimenti e i voti espressi da questa Commissione in merito a diversi problemi che sono stati affacciati e discussi». Concordo con questo apprezzamento e vedo in esso, anzi, un rilievo critico da parte di un rappresentante della maggioranza, rilievo critico che si deve estendere non soltanto al Ministero dei trasporti, ma a tutti gli altri ministeri.

Il relatore cita l'esempio di un importante ordine del giorno, presentato, a nome di tutta la Commissione, alla Camera, il 30 ottobre 1949 che impegnava il Governo ad un riordinamento definitivo del Ministero dei trasporti, riunendo in esso i due settori del traffico interessanti la strada e la rotaia in tutti gli aspetti, dalla costruzione all'esercizio. Opinione giusta, che io condivido. In quell'occasione il ministro Corbellini dichiarò di accogliere l'ordine del giorno come raccomandazione. E lo stesso Presidente del Consiglio s'impegnò, a nome del Governo, a prendere in considerazione il problema e predisporre apposito provvedimento da presentare alle Camere. Non se ne è fatto niente, non solo in questo caso, ma potrei citare una serie di casi simili. Ho sentito or ora l'onorevole Cerabona parlare di un ordine del giorno approvato dal Senato che riguardava le ferrovie calabro-lucane e rimasto lettera morta sebbene riguardasse l'applicazione di una legge. Ricordo un ordine del giorno approvato dal Senato che impegnava il Governo a rivedere il problema delle pensioni per le vedove, i figli e i genitori dei caduti in guerra: e non se n'è fatto niente. Vi fu un ordine del giorno alla Camera, accettato come raccomandazione dal Governo, per equiparare le tariffe dei trasporti sulla linea Olbia-Civitavecchia a quelle delle ferrovie dello Stato sul continente. Non se ne è fatto niente, o non si è fatto tutto quello che si doveva fare. Queste tariffe non sono ancora uguali a quelle praticate sul territorio nazionale, man-

tenendo per la Sardegna una situazione di inferiorità assurda ed umiliante.

Varie volte sono stati mossi rilievi sulla situazione delle ferrovie sarde, e si è richiamata l'attenzione del Governo sulla necessità di sistemare quelle linee ferroviarie, soprattutto quelle in concessione. Non si è fatto niente. Raccomandazioni, studi, promesse, e poi i problemi vengono accantonati.

Ora, questo sistema di trattare i problemi agitati in Parlamento non si può ammettere, ed è offensivo per il Parlamento stesso. La Camera deve tutelare la sua dignità nei confronti del potere esecutivo, ed esigere che il Governo esamini ed affronti i problemi sollevati dalle Camere.

Occorre porre termine ad un simile modo di procedere!

Vi è un altro rilievo nella relazione che mi interessa, e precisamente là dove il relatore dice: «La previsione di spesa per il 1951-52 presenta un notevole miglioramento in confronto al precedente esercizio». Ed aggiunge: «La diminuzione che vi è nelle spese è da attribuirsi alle minori spese previste nella parte straordinaria, diminuzione che, per quanto riguarda le spese concernenti lavori di ricostruzione delle linee distrutte dalla guerra e la costruzione di nuove ferrovie, ascende complessivamente a 3 miliardi e 900 milioni. Siffatta diminuzione di spesa è dovuta soltanto alla diversa misura in cui sono state ripartite, tra i diversi esercizi finanziari, le somme previste con le rispettive leggi di autorizzazione. La riduzione in parola non comporterà un rallentamento nella esecuzione dei lavori di ricostruzione o di nuova costruzione, i quali continueranno a svolgersi secondo i programmi approvati».

Vi è una diminuzione di stanziamenti, e questo è un peggioramento. Quando vi è una diminuzione di spesa, si verifica, di conseguenza, una restrizione di lavori. Tre miliardi e 900 milioni in più nel bilancio avrebbero permesso, evidentemente, di fare altri lavori, particolarmente quelli che a noi sembrano i più urgenti, e fra questi, per esempio, quelli, destinati ad iniziare il potenziamento ed l'ammodernamento delle ferrovie in Sardegna e dei quali parlo nel mio ordine del giorno. Inutile dire che se, invece di 3 miliardi e 900 milioni in meno, vi fossero stati 10 o 15 miliardi in più, questo sarebbe stato veramente un miglioramento e si sarebbero potuti eseguire molti altri lavori.

Non condivido, quindi, la certezza del relatore che la riduzione in parola non comporterà

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

il rallentamento nella ricostruzione o costruzione di nuove linee.

Vedo a pagina 12 della relazione un elenco di nuove linee in costruzione o da costruire. Ebbene, in quell'elenco non vedo nulla che riguardi la mia Sardegna. Per esempio, la costruzione della linea necessarissima che ho segnalato nel mio ordine del giorno, la Martis-Chilivani, non è prevista. Eppure deve collegare due tronchi di strada ferrata in concessione, a scartamento ridotto, che sono ora separati fra di loro e dovranno invece essere congiunti per dare maggiore sviluppo al traffico nelle zone interessate. Se vi fossero stati maggiori stanziamenti, si sarebbe potuto iniziare almeno questo lavoro tanto invocato da quelle popolazioni, lavoro per il quale esiste un progetto fin dal 1931, e che riguarda un percorso di 33 chilometri.

Una decina di miliardi in più in questo bilancio per tali spese costruttive noi li avremmo considerati bene spesi. Sarebbe stato, questo, un modo giusto ed utile di spendere il pubblico denaro nelle regioni depresse e particolarmente nella Sardegna, anziché destinarli alle spese per gli armamenti, per la guerra.

Si è parlato altre volte della situazione dei trasporti in Sardegna. Ne ha parlato testè il collega sardo che mi ha preceduto con molto calore; ed io non ripeterò quanto egli ha detto. Riassumerò in poche parole la critica situazione dei nostri trasporti: notevoli manchevolezze nella rete statale, stato di estremo abbandono delle ferrovie in concessione, delle strade, dei trasporti automobilistici, linee marittime che sono in forte regresso. Si pensi che cinquant'anni fa si faceva il tragitto tra Civitavecchia e Olbia in dieci ore, mentre oggi il tragitto si compie in dieci ore e mezza! Non ha onta di ciò questo Governo che vuol essere il Governo del rinnovamento del nostro paese? Oggi si viaggia in condizioni peggiori di 50 anni fa. I collegamenti marittimi tra la Sardegna ed il continente risultano, quindi, peggiorati.

L'armamento ed il materiale rotabile delle ferrovie a scartamento ridotto in Sardegna sono anch'essi vecchi di 50 anni. Non parlo, poi, del disservizio, dei disagi che subiscono passeggeri e merci, né delle penose condizioni dei lavoratori impiegati in questi servizi. La cosa è grave, perché le ferrovie in concessione sono in Sardegna i quattro sesti della intera rete ferroviaria isolana e rappresentano un sesto della rete nazionale a scartamento ridotto. Infatti, in tutta Italia ammontano a seimila chilometri le linee a scartamento

ridotto, e quasi un migliaio si trovano in Sardegna.

Questo quadro dei trasporti sardi è stato fatto al convegno regionale dei trasporti svoltosi a Cagliari nel novembre 1949, di cui ha parlato testè il collega sardo che mi ha preceduto. Ma anche recentemente, nel settembre scorso, a Cagliari si è svolto un altro importante convegno regionale dei trasporti, convocato dalle sezioni sarde del Sindacato ferrovieri italiani. E sia detto subito a suo onore e vanto: questo convegno ha richiamato l'attenzione su problemi che riguardano la regione e la nazione. In questo convegno si è fatto nuovamente il quadro dei trasporti in Sardegna. L'unico punto all'ordine del giorno di quel convegno era il seguente: «Potenziamento e miglioramento dei trasporti in Sardegna, elemento essenziale della rinascita dell'isola». La stessa dizione dell'ordine del giorno dimostra eloquentemente l'importanza del convegno e la maturità dei lavoratori che pongono questi problemi, e si battono per la loro situazione: i lavoratori sono così, ancora una volta, all'avanguardia nella difesa degli interessi nazionali.

In tale convegno i lavoratori si sono posti questi problemi fondamentali: 1°) il coordinamento, il potenziamento e lo sviluppo di tutti i trasporti isolani, giacché su un buon sistema di trasporti poggia l'incremento dell'agricoltura, dell'industria e della cultura della nostra isola, cioè la sua rinascita; 2°) la lotta unitaria di tutti i lavoratori per un deciso miglioramento delle loro condizioni di lavoro e del loro tenore di vita, che — soprattutto nelle ferrovie concesse e nei trasporti automobilistici — sono veramente al disotto di ogni umana sopportazione. Non si rispettano gli orari di lavoro; le compagnie sfruttano al massimo, con salari bassissimi, i lavoratori sardi impiegati nelle imprese concesse. Si tratta di vero e proprio supersfruttamento.

Qual'è l'orientamento del Ministero dei trasporti? Il suo orientamento è questo: lasciar andare le cose come vanno, e soprattutto lasciare che vadano in rovina le ferrovie in concessione. Infatti, non si sta facendo nulla per togliere queste ferrovie dalle vergognose condizioni in cui versano.

Si parla in alcuni circoli di «potenziamento». Ma quali trasporti si vorrebbero potenziare in Sardegna, quelli su strada o quelli su rotaia? Questo è un problema molto dibattuto. Attualmente vi sono circoli interessati a porre il problema del potenziamento dei trasporti su strada; ed a quest'ordine di idee stanno accedendo le stesse compagnie concessionarie.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

rie delle strade ferrate a scartamento ridotto. Infatti, in Sardegna — analogamente a quello che è stato qui denunciato per la Lucania, come abbiamo appreso dall'onorevole Cera-bona — le stesse compagnie che gestiscono le ferrovie esercitano anche le linee automobilistiche e tendono a valorizzare queste ultime, lasciando andare in deperimento le ferrovie in concessione, per le quali, tuttavia, percepiscono fior di quattrini, dato che in quattro anni le tre imprese concessionarie delle strade ferrate a scartamento ridotto in Sardegna hanno incassato 3 miliardi e 200 milioni di lire di sovvenzione straordinaria da parte dello Stato per coprire il disavanzo di esercizio. Queste ferrovie costano molto allo Stato; e le società concessionarie invece di curarle, di potenziarle, le trascurano e le abbandonano per potenziare ed incrementare invece i trasporti automobilistici paralleli.

In altri termini, le società concessionarie sviluppano i loro servizi automobilistici proprio accanto alla linea ferrata, facendo concorrenza alle loro stesse linee ferrate di cui hanno la gestione. Le imprese concessionarie pensano che dette linee possono anche andare alla malora, tanto lo Stato paga le sovvenzioni.

Sono cose queste assolutamente intollerabili, e sulle quali mi permetto di richiamare la particolare attenzione del ministro.

Il quadro che ho fatto si riferisce alla situazione dei trasporti sardi ed è certamente noto all'onorevole ministro. Ritengo che sarebbe grave errore lasciare andare in rovina le ferrovie in concessione della Sardegna; penso che esse debbano essere statizzate. Comunque, il problema della statizzazione non si pone in questo momento; esso rimane problema di prospettiva. Come problema attuale si pone invece il potenziamento e l'ammmodernamento di questi servizi. Si cominci intanto a dare esecuzione ai lavori più indispensabili, come ad esempio la costruzione della strada ferrata Martis-Chilivani, che deve collegare cioè le due linee principali a scartamento ridotto che riguardano l'una la parte nord orientale e l'altra la parte centrale dell'isola. Vi è, poi, il problema della statizzazione della linea Alghero-Sassari, problema che si pone in modo assai urgente, in quanto Alghero sta diventando sempre di più un centro economico importantissimo: soprattutto con le prospettive di valorizzazione della Nurra di Alghero e della Nurra di Sassari e del collegamento fra queste due zone. Si rende poi necessario realizzare la statizzazione e la trasformazione a scarta-

mento normale della linea Macomer-Nuoro, per collegare con la rete stradale quest'ultimo capoluogo di provincia.

Vi è, infine, da apportare notevoli miglioramenti sulla rete isolana delle ferrovie stradali.

Mi sono sforzato di richiamare ancora una volta l'attenzione della Camera e del Governo su questi urgenti problemi dei trasporti della Sardegna. Confido che i colleghi di tutti i settori, che molto spesso hanno voluto dimostrare la loro simpatia e solidarietà per la Sardegna e per il popolo sardo e per le sue aspirazioni, accolgano e votino il mio ordine del giorno ed i provvedimenti in esso indicati, sui quali il Governo dovrebbe essere impegnato nel corso del corrente esercizio.

La soluzione di questi problemi darebbe veramente un notevole contributo al miglioramento dei trasporti ferroviari in Sardegna, che sono, lo sottolineo ancora, un aspetto fondamentale della rinascita economica e sociale della Sardegna.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Reali e Capalozza hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera

invita il Governo, nell'interesse economico della Repubblica di San Marino e delle due province italiane finitime (Forlì e Pesaro), a trattare con il Governo sanmarinese, in base alla convenzione stipulata fra i due Governi il 27 marzo 1927, per il ripristino della ferrovia Rimini-San Marino distrutta dalla guerra ».

Poiché non sono presenti, si intende che abbiano rinunciato a svolgerlo.

Segue l'ordine del giorno Bianco:

« La Camera

invita il Governo a porre con criterio di priorità nel programma di ricostruzione ferroviaria:

1°) l'elettrificazione del tratto Battipaglia-Taranto delle ferrovie dello Stato;

2°) l'adozione dello scartamento ordinario sul tratto Bari-Montalbano jonico delle ferrovie calabro-lucane, o, quanto meno, il collegamento della città di Matera alle ferrovie dello Stato mediante apposito tronco di allacciamento ».

Poiché l'onorevole Bianco non è presente, si intende che abbia rinunciato a svolgerlo.

Segue l'ordine del giorno Geuna:

« La Camera,

constato il costante e quotidiano aumento degli incidenti stradali, specialmente nei

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

grandi centri urbani e sulle più importanti arterie nazionali di traffico;

ritenuto che, in gran parte, tali incidenti, spesso mortali, siano conseguenza dell'indisciplina di troppi irresponsabili guidatori di autoveicoli — specie di autocarri — e dell'imperizia degli scooteristi,

invita il Governo

ed in particolare il ministro dei trasporti, per la parte di sua specifica competenza, a voler disporre sollecitamente i provvedimenti pertinenti a una maggiore « disciplina del traffico » atta a maggiormente assicurare — nelle more della discussione ed attuazione di una più adeguata legislazione della materia — la sicurezza singola e collettiva dei cittadini. ».

L'onorevole Geuna ha facoltà di svolgerlo.

GEUNA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, come ultimo oratore cercherò di essere brevissimo. Il mio ordine del giorno si innesca in un assai più grande e grave problema di carattere generale: cioè quello della viabilità. Io ritengo infatti che, oggi, l'efficienza della nostra viabilità automobilistica sia la condizione indispensabile per ogni sviluppo e normale svolgersi del traffico automobilistico, in continuo quotidiano incremento.

È questo aspetto della viabilità lo vedo anche in ordine ad un problema di vastissima portata economica e sociale per il nostro paese in ordine cioè al problema del turismo, in quanto se noi potessimo, alle naturali attrattive del nostro paese ed a quelle di carattere storico, che sono gli elementi di attrazione per il turismo, aggiungere una rete stradale di efficienza preminente su quella di altri paesi, noi ci garantiremmo l'interesse dei popoli più vicini ed anche di quelli più lontani, ed otterremmo, con la visita al nostro paese di molti stranieri, due fattori fondamentali di carattere economico e sociale: un apporto di valuta pregiata, che questo movimento turistico produrrebbe, ed un apporto di valore morale, quale quello di maggiori incontri e di maggiori conoscenze che, trovando un comune denominatore di simpatia e di intesa, rappresenterebbero nei diversi paesi anche motivi di intesa sul piano politico, sul piano di affratellamento, che è oggi il problema principale del dramma che travaglia tutta l'umanità.

Comunque, per ritornare nel merito specifico del mio ordine del giorno, che si inserisce in questo quadro generale della viabilità, io chiedo al ministro dei trasporti — pur sapendo che parte del mio ordine del giorno forse è di competenza del ministro dell'interno,

in rapporto al controllo da parte della polizia stradale — un criterio di maggiore severità.

Al riguardo, in merito ad una maggiore severità, faccio tre ordini di considerazioni. In primo luogo, una maggiore severità di sanzioni che abbiano un carattere preventivo. Tutti coloro che usano un mezzo meccanico, automaticamente sono nella condizione di poter nuocere ad altri conducenti di autoveicoli ed ai pedoni; e la possibilità di poter nuocere aumenta maggiormente in rapporto alla potenza del mezzo che si guida. È notoriamente accertato che l'individuo che conduce un mezzo più pesante ha minor senso di responsabilità del guidatore di un piccolo mezzo. E ciò per un fenomeno psicologico: chi guida una piccola macchina si sente esposto ad ogni urto, mentre chi guida un autotreno, ad esempio, ha per esperienza la tranquillità che, anche in caso di urto, difficilmente subisce un danno mortale per se stesso.

Questo stato psicologico determina che l'utente che usa la macchina per necessità, per professione, per urgenza, è, giorno e notte, esposto allo sbaraglio. Chi guida una macchina sa che la notte, specialmente sulle nostre arterie molto affollate del nord, è un dramma il viaggiare a causa della irresponsabilità degli autisti di autotreni, che non danno il minimo peso alle segnalazioni luminose, provocando così la maggior parte degli incidenti.

Se il carattere di severità, ogni qualvolta accertata la responsabilità di colui che ha mancato, potesse rappresentare, ad esempio, la perdita definitiva della patente o una limitazione nell'uso della macchina, forse il timore della pena draconiana potrebbe influire ed indurre tutti ad essere più cauti e più osservanti delle norme stabilite.

Un secondo criterio di maggiore severità dovrebbe riguardare gli esami di guida, che, più che sulla parte tecnica o meccanica degli automezzi, dovrebbero basarsi sulla conoscenza perfetta delle norme stradali.

Quindi, severità assoluta, sia per quelli che già hanno la patente e che dovrebbero essere sottoposti ad intervalli più o meno lunghi ad esami di verifica per accertare se la loro conoscenza delle norme stradali sia aggiornata, vuoi per coloro che quotidianamente sono abilitati ad usare di un automezzo e che devono essere perfettamente consci dei doveri che l'acquisto di un nuovo diritto loro impone.

Terzo (anche se è una proposta che non so quale concretezza possa avere immediatamente), fare oggetto questa materia di corsi nelle scuole, specialmente in quelle di carat-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

lere professionale serale per adulti (Torino, ad esempio, conta 60 mila adulti che frequentano corsi serali di perfezionamento) per mettere in condizione costoro di servirsi domani dei mezzi di trasporto automobilistici nella maniera migliore e più sicura.

Spero quindi che il ministro voglia accettare il mio ordine del giorno, inteso ad eliminare o a limitare almeno la frequenza tragica degli incidenti stradali. Personalmente ho subito sei incidenti, senza che, beninteso, ne sia stata riconosciuta a me la responsabilità.

È sorto in questi giorni alla Camera il gruppo parlamentare degli amici dell'automobile, il quale si propone di approntare un disegno di legge che affronti tutti i gravissimi problemi della regolamentazione stradale. Ma, nelle ore della presentazione e della discussione del progetto, io vorrei proprio chiedere al ministro dei trasporti che si faccia parte interessata per provvedere nel frattempo a questo aspetto, e gli chiederei di voler essere severissimo affinché da parte degli organi periferici, degli istituti preposti alla motorizzazione e delle scuole di addestramento si eviti che tanta gente immessa alla guida di un veicolo diventi omicida con troppa facilità, in modo che la vita umana sia nel nostro paese maggiormente garantita.

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento degli ordini del giorno. Il seguito della discussione è rinviato a domani.

Annuncio di interrogazioni, di interpellanze e di una mozione.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni, delle interpellanze e della mozione pervenute alla Presidenza.

FABRIANI, *Segretario*, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se ritiene esser giusto ed opportuno l'intervento del prefetto di Napoli ad una manifestazione propagandistica della democrazia cristiana (discorso dell'onorevole Bettiol al teatro Mercadante sul tema « Il viaggio di De Gasperi e le pugnate di Togliatti »).

« E se non conviene che con tale intervento esso prefetto ha dato la prova di considerarsi funzionario del partito di maggioranza e non funzionario dello Stato al servizio di tutto il paese.

(3085)

« SANSONE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se è lecito ad un sottufficiale di polizia fermare 5 cittadini, prelevandoli indiscriminatamente da un gruppo di disoccupati, come ha fatto il brigadiere Castiglione della squadra politica della questura di Caltanissetta, il quale, il 22 ottobre, mentre un gruppo di operai attraversava la piazza Garibaldi di quella città, ordinava ai suoi agenti di spingere violentemente i primi 5 operai del gruppo su una camionetta, facendoli tradurre in questura perché rei di avere partecipato ad una manifestazione contro la disoccupazione.

(3086)

« LA MARCA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere come intende risolvere la grave situazione venutasi a creare nella zona del bacino del Dissuero, Gela (Caltanissetta), dove, in seguito ad un accordo tra il prefetto, il dirigente dell'Ufficio provinciale del lavoro e una organizzazione sindacale, sono stati licenziati 300 braccianti agricoli addetti ai lavori di sistemazione montana e di rimboschimento, con lo scopo non dichiarato, ma fin troppo evidente, di favorire un sindacato contro un altro.

(3087)

« LA MARCA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro delle finanze e *ad interim* del tesoro, per conoscere se non ritenga opportuno di comunicare alla Camera il numero dei cittadini che hanno ottemperato all'obbligo della presentazione della dichiarazione unica annuale dei redditi agli effetti delle imposte dirette e ogni altra utile notizia relativa a tale dichiarazione.

« L'interrogante chiede, altresì, di conoscere se, nella prevedibile rispondenza del Paese al nuovo sistema fiscale, non ritenga opportuno addivenire ad una ulteriore riduzione delle aliquote della imposta di ricchezza mobile.

(3088)

« TURNATURI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere quali provvedimenti intenda adottare per il completamento degli impianti idroelettrici del complesso Sangro-Aventino, ed in particolare modo di quelli dell'alto Sangro, ove il C.I.S. ha già portato a compimento alcuni degli impianti previsti; e per sapere, altresì, se condivide la pretesa della S.M.E. di subordinare

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

il completamento di detti impianti alla concessione di quelli del medio o basso Sangro per i quali il consiglio superiore dei lavori pubblici si è già espresso due volte favorevolmente per la concessione all'A.C.E.A.

(3089) « CORBI, PAOLUCCI, SPALLONE, AMICONE, DONATI, LOPARDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere:

1°) se è a conoscenza che la società Montubi, appaltatrice della fornitura e posa dei tubi dell'acquedotto consorziale Rossano-Corigliano, non è più in condizione di rispettare il termine contrattuale di consegna dei lavori stessi (aprile 1952) per aver fornito finora solo 1400 metri di tubi su 24 mila circa, senza averli posti in opera, e per la impossibilità di fare i lavori in alta montagna durante la stagione fredda;

2°) se è a conoscenza che i centri di Rossano e Corigliano (complessivamente 42 mila abitanti) rimarranno durante l'estate prossima privi di acqua potabile, per l'assoluta inefficienza degli acquedotti esistenti;

3°) quali provvedimenti intenda prendere la Cassa del Mezzogiorno per imporre alla Montubi la esecuzione integrale del contratto, nel termine stabilito.

(3090) « BRUNO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per sapere se siano stati predisposti studi sulla eventuale convenienza di realizzare le cospicue rendite urbane, formatesi in relazione alle aree sorgenti nel centro di zone ormai intensamente urbanizzate, aree occupate da edifici non monumentali di proprietà demaniale. E ciò considerando in qual misura la vendita eventuale di tali aree consentirebbe la costruzione di nuovi edifici demaniali, in zone più periferiche, moderni e funzionali e non intralcianti l'evoluzione del traffico e dell'ammmodernamento delle città. Per sapere, infine, quali siano stati i risultati di tali studi o, in caso contrario, se si abbia l'intenzione di iniziarli.

(3091) « TREMELLONI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere la entità dei danni causati dalle catastrofiche alluvioni nell'Italia meridionale ed insulare e

quali provvedimenti di urgenza sono stati presi per recare aiuto alle popolazioni duramente provate.

(3092) « CONSIGLIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere se non ritenga opportuno disporre, per le regioni devastate dalle recenti alluvioni, la immediata sospensione della riscossione delle imposte dirette.

(3095) « TUDISCO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se, in conformità delle sue ripetute dichiarazioni in favore della economia montana nazionale, intenda ricostituire nell'Isola del Giglio quel patrimonio di vegetazione di alto fusto, che fino ad un secolo fa arricchiva l'economia isolana, rendendone ancor più seducente il magnifico paesaggio. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(6465) « MONTICELLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere quali difficoltà impediscono la classificazione tra le località di interesse turistico dell'Isola del Giglio, ormai più nota ai turisti del mare stranieri che agli italiani; e perché la pratica avanzata da molto tempo dal comune non sia stata definita, in un momento in cui tanto si parla di produttività, di tutela del patrimonio nazionale, di messa in valore delle nostre ricchezze e delle nostre energie. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(6466) « MONTICELLI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri del lavoro e previdenza sociale e delle finanze, per sapere, per quali motivi essi, disattendendo la volontà espressa dal Parlamento, non abbiano ancora presentato un disegno di legge per l'attuazione del disposto di cui all'ultimo capoverso dell'articolo 6 della legge 28 febbraio 1949, n. 43. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(6467) « BERNARDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'industria e del commercio, per conoscere quali siano le non chiare ragioni che almeno fino ad oggi si sono frapposte al trasferimento a Pesaro dell'ufficio minerario di Bo-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

logna o di una sezione di esso e ciò in esecuzione all'impegno assunto dal ministro Togni in occasione del convegno interprovinciale degli zolfi tenutosi a Pesaro il 15 luglio 1951, ove tutti i partecipanti convennero in tale opportunità e necessità, confermata ed accolta dal ministro, non essendovi motivo che il suddetto ufficio continui a rimanere ad oltre 150-200 chilometri dalla zona mineraria delle provincie di Pesaro, Ancona e Forlì, zona che dà alla produzione nazionale il 35-40 per cento di zolfo e che con la presenza del detto ufficio a Pesaro o di una sezione di esso (senza aggravare in modo alcuno le spese a carico dello Stato) faciliterebbe notevolmente l'attività relativa alle ricerche, nonché al potenziamento delle miniere esistenti. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(6468)

« COLI »

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri dell'industria e commercio e del commercio con l'estero, per sapere se ed in che modo intendono intervenire nel commercio del baccalà, per evitare indebiti aumenti di prezzo di un commestibile di largo consumo popolare.

« In particolare, l'interrogante richiede che siano accertati e pubblicati i prezzi all'origine, e quelli all'ingrosso ed al dettaglio in Italia e che sia esaminata l'opportunità di vincolare quelli da praticare nel nostro paese, imponendo agli importatori, nel rilascio delle licenze, anche l'obbligo di cessione parziale dei quantitativi importati, a prezzo d'imperio, alle cooperative ed alle organizzazioni di consumatori. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(6469)

« COLASANTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere lo stato della pratica relativa al completamento della congiungente stradale Lapio-Taurasi, i cui lavori — già iniziati — sono stati interrotti da oltre quattro anni, con grave pregiudizio dei due comuni interessati e di quelli vicini.

« E per conoscere se ritenga utile e necessario disporre l'esecuzione di tale lavoro, sia nell'interesse del traffico nella provincia di Avellino, sia per la riconosciuta utilità dell'opera già iniziata, sia nell'interesse generale, che si sostanzia nella necessità di completare i lavori che già abbiano avuto inizio. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(6470)

« D'AMORE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere se la Cassa del Mezzogiorno ha deciso il finanziamento e l'appalto dei lavori per la costruzione della strada rotabile da Bocchigliero (Cosenza) a Santa Barbara (Sila) o se intenda procedere presto al detto finanziamento ed appalto, essendo il relativo progetto pronto ed approvato dal genio civile di Cosenza. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(6471)

« BRUNO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere i motivi per cui i lavori per la costruzione di centrali elettriche sul corso del medio e basso Sangro-Aventino-Verde non hanno ancora avuto inizio; e quale azione intenda svolgere per fare in modo che si provveda a quanto necessario e perché non si frapponga ulteriore ritardo ad opere di fondamentale interesse per l'economia nazionale. *(Gli interroganti chiedono la risposta scritta).*

(6472)

« LOMBARDI RICCARDO, LUZZATTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per sapere se è a conoscenza:

a) del disservizio telefonico che va sempre più aggravandosi nella città di Genova, sia per le continue interruzioni ed interferenze, sia per la deficienza degli impianti che non consentono la evasione di circa novemila domande di nuovi utenti;

b) dei propositi di resistenza passiva della Teti ad ogni esigenza di miglioramento del servizio, resistenza che pare debba attribuirsi alla non lontana scadenza della concessione (31 dicembre 1955);

c) del grave pregiudizio che da tale situazione deriva ai ceti commerciali, industriali, professionali del centro maggiore della Liguria;

e per sapere quali provvedimenti intende adottare per obbligare la Teti ad effettuare un servizio telefonico in Genova rispondente alle necessità vitali della laboriosa città. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(6473)

« DE CARO RAFFAELE ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i ministri dei lavori pubblici, dei trasporti e del lavoro e previdenza sociale, per sapere se e come intendano provvedere con adeguati ed urgenti provvedimenti a risolvere il grave e

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

complesso problema della ricostruzione e miglioramento della nostra rete stradale nazionale e provinciale, resasi assolutamente inadatta alle aumentate esigenze del traffico; con quali mezzi finanziari si intenda provvedervi; e, infine, se non si ritenga di abbinare la soluzione del problema stradale con quello della disoccupazione, utilizzando la massa dei disoccupati e l'onere dei relativi sussidi mercé il ricorso, per la esecuzione delle varie opere stradali, alla istituzione dei cantieri di lavoro.

(640)

« COLI ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare i ministri del lavoro e previdenza sociale, della marina mercantile e dell'interno, per conoscere se risponda alla legittimità giuridica, alla correttezza costituzionale e al rispetto delle sfere di competenza riservate ai singoli ministeri, la circolare 29 maggio 1951 del Ministero della marina mercantile — Direzione generale della pesca e del demanio marittimo — Divisione III (protocollo n. 2324), indirizzata a tutte le prefetture della Repubblica, per la trattenuta dello 0,10 per cento sul prodotto ittico venduto nei mercati comunali all'ingrosso del pesce e dello 0,25 per cento sul prodotto ittico in uscita dalle fabbriche di conservazione, da devolversi a favore dell'associazione nazionale produttori della pesca, che è l'organizzazione padronale del relativo settore produttivo.

(641)

« CAPALOZZA ».

« La Camera,

in ordine alle dichiarazioni che l'onorevole Presidente del Consiglio ha reso alla delegazione di industriali da lui ricevuta il giorno 22 ottobre 1951, dichiarazioni rese pubbliche nel comunicato diffuso sulla stampa quotidiana del giorno successivo e concernenti la materia delle tariffe di fornitura dell'energia elettrica ed i problemi connessi del conguaglio interregionale;

richiamandosi alle dichiarazioni del ministro dei lavori pubblici, onorevole Tupini, rese al Senato nella seduta del 24 giugno 1949 e nelle quali egli assicurava « che, qualunque soluzione il Governo crederà di dover adottare sarà sottoposta necessariamente all'esame e alla deliberazione del Parlamento », e alle successive dichiarazioni del ministro dell'industria, onorevole Togni, rese alla Camera nella seduta del 24 maggio 1950, secondo le quali i problemi dell'energia elettrica, « oltre che un'eccezionale complessità tecnica, presentano

aspetti politico-sociali di tale gravità da non mettersi in dubbio debbano esser valutati al momento opportuno dagli organi parlamentari, con quella serenità e quella obiettività richieste dalla delicatezza dell'argomento, che investe competenze di più ministeri, nonché dagli interessi in gioco e dalla stessa particolare situazione e posizione economica delle aziende elettriche »,

invita il Governo ad esporre al Parlamento le sue intenzioni ed i suoi propositi in materia e ad astenersi da qualsiasi provvedimento fino a che non abbia ricevuto dal Parlamento le indicazioni necessarie per una soluzione corrispondente ai fondamentali interessi nazionali.

(60)

« LOMBARDI RICCARDO, TERRANOVA CORRADO, TREMELLONI, GIOLITTI, SALERNO, PIERACCINI, DE MARTINO FRANCESCO, ZAGARI, VENEGONI, AMENDOLA GIORGIO, SANSONE ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testé lette saranno iscritte all'ordine del giorno e svolte al loro turno, trasmettendosi ai ministri competenti quelle per le quali si chiede la risposta scritta.

Così pure le interpellanze saranno iscritte all'ordine del giorno, qualora i ministri interessati non vi si oppongano nel termine regolamentare.

Per la mozione, sarà fissato in seguito il giorno della discussione.

La seduta termina alle 21,20.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

Alle ore 9,30:

1. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952. (*Approvato dal Senato*). (2082). — *Relatore* Jervolino Angelo Raffaele.

2. — *Discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'industria e del commercio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952. (*Approvato dal Senato*). (2106). — *Relatore* Saggin.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 27 OTTOBRE 1951

3. — *Seconda deliberazione sulla proposta di legge costituzionale:*

LEONE ed altri: Norme integrative della Costituzione concernenti la Corte costituzionale. (1292-bis).

4. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Costituzione e funzionamento degli organi regionali. (*Urgenza*). (211). — *Relatori:* Migliori, Lucifredi, Resta e Russo Carlo.

5. — *Discussione dei disegni di legge:*

Norme per l'elezione dei Consigli regionali. (986). — *Relatori:* Lucifredi, *per la maggioranza*, e Vigorelli, *di minoranza*;

Ratifica dell'Accordo in materia di emigrazione concluso a Buenos Aires, tra l'Italia e l'Argentina, il 26 gennaio 1948. (*Approvato dal Senato*). (513). — *Relatore* Repossi.

6. — *Discussione delle proposte di legge:*

COLI: Norme per la rivalutazione delle rendite vitalizie in denaro. (766). — *Relatore* Lecciso;

Senatore ITALIA: Istituzione della Cassa nazionale di previdenza e di assistenza a favore degli avvocati e dei procuratori. (*Approvata dalla II Commissione permanente del Senato*). (1530). — *Relatori:* Riccio e Amatucci.

7. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Riordinamento del Tribunale supremo militare. (248). — *Relatori:* Leone Giovanni e Carignani.

8. — *Seguito dello svolgimento di interpellanze e interrogazioni.*

9. — *Seguito della discussione della mozione degli onorevoli Laconi ed altri.*

10. — *Svolgimento della mozione degli onorevoli Pieraccini ed altri.*

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. GIOVANNI ROMANELLI

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI