

CCCXLIII.

SEDUTA DI SABATO 22 OTTOBRE 1955

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE D'ONOFRIO

INDI

DEL VICEPRESIDENTE TARGETTI

INDICE

	PAG.
Congedi	21395
Disegno di legge (Presentazione)	21410
Disegno di legge (Seguito della discussione):	
Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1955-56. (1667)	21399
PRESIDENTE	21399
VEDOVATO	21399
GRAZIADEI	21410
DEL FANTE	21421
TROISI	21426
CONCAS	21434
Proposta di legge (Annunzio)	21395
Proposta di legge (Svolgimento):	
PRESIDENTE	21395
CALABRÒ	21395
BRUSASCA, Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio	21398
Interrogazioni (Annunzio)	21441
APPENDICE: Tabelle e documenti allegati al discorso del deputato Troisi	21447

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati De Marsanich, Mazzali e Montini. (I congedi sono concessi).

Annunzio di una proposta di legge.

PRESIDENTE. Comunico che è stato presentata alla Presidenza la seguente proposta di legge dai deputati Gomez D'Ayala ed altri:

« Norme tributarie a favore della piccola proprietà e della piccola impresa contadina » (1839).

Sarà stampata e distribuita. Poiché importa onere finanziario, ne sarà fissata in seguito — a norma dell'articolo 133 del regolamento — la data di svolgimento.

Svolgimento di una proposta di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento della proposta di legge di iniziativa dei deputati Calabrò, Caroleo, Roberti, Michelini, Covelli, Almirante, Anfuso, Romualdi, Spampanato, De Marzio, Cucco, Angioy, Madia, Colognatti, Formichella, Di Stefano, Matarazzo Ida, Marzano, Bardanzellu e Cottone:

« Disposizioni per la cinematografia » (1783).

L'onorevole Calabrò ha facoltà di svolgerla.

CALABRÒ. Molto brevemente mi intratterrò sulla proposta di legge relativa alle di-

La seduta comincia alle 9.

LONGONI, Segretario, legge il processo verbale della seduta antimeridiana di ieri. (È approvato).

sposizioni per la cinematografia, anche perché nella relazione che l'accompagna è ampiamente dimostrato il concetto che essa si propone di concretare.

Già altra volta alla Camera ho illustrato i principi che determinano lo sviluppo dei rapporti tra Stato e cinema. È ormai universalmente accolto da tutti l'intervento dello Stato nel cinema, per la grande importanza che quest'ultimo ha soprattutto quale fattore di progresso sociale.

Stabilito quindi legittimo questo intervento dello Stato nel cinema, perché uno Stato moderno non può disinteressarsi di una industria-arte che così largo sviluppo ha nel tempo e nello spazio (basti pensare che quest'anno gli spettatori in Italia sono arrivati alla cifra di un miliardo), bisognava chiarire i rapporti tra Stato e cinema. Ho voluto analizzare gli organi dello Stato *ad hoc* creati ed i fattori vari dell'industria cinematografica, per vedere se effettivamente in Italia si può parlare di industria cinematografica.

Da una scorsa data alla precedente legge, a me pare che la legge Andreotti più che altro sia stata una legge dedicata alla produzione: dal punto di vista produttivo è stata veramente funzionante, in quanto ha permesso di incrementare di molto la produzione filmistica (siamo arrivati a 150 film); ma, dal punto di vista industriale, non mi pare che essa sia riuscita allo scopo, in quanto poco ha creato, o quasi. Oggi, come industria cinematografica, noi abbiamo soltanto 4-5 industrie veramente degne di tale nome in Italia, che raggruppano in sé tutta la produzione; mentre le altre sono... «casette», che nascono con etichette varie, vivono, prosperano e muoiono nel giro di pochi mesi, lasciando una scia di cambiali insolute. Naturalmente, tutto ciò crea un sistema di instabilità, di precarietà nello stesso mondo del cinema e presso tutta la gente che vive nel cinema, del cinema. Senza contare i riflessi esterni.

Ora, l'aspettativa nel paese è grande per la nuova legge; e, per quanto dell'opposizione, debbo dichiarare che abbiamo fiducia che l'opera realistica e positiva dell'attuale sottosegretario, che presiede alle sorti dello spettacolo, onorevole Brusasca, sappia finalmente trarre fuori e portare al varo questa legge.

Pertanto, la nostra proposta vuole essere, più che altro, un contributo di idee all'iniziativa degli organi governativi in questo campo. Ciò soprattutto perché riconosciamo che

l'azione è difficile, perché l'ambiente in cui il sottosegretario deve operare è particolarmente complesso: è un terreno intrappolato da reti di interessi economici cospicui — è inutile che ce lo nascondiamo — da correnti pseudo-culturali; da blasonati di categorie che, se anche hanno meritato nella recente ascesa del nostro cinema, non possono pretendere di confondere, di intralciare l'opera dello Stato e tanto meno di disturbare l'opera degli organi preposti o di surrogarsi addirittura ad essi, come in qualche ambiente si pensa.

Sta bene sentire le categorie interessate, onorevole Brusasca, ascoltare la voce dei partiti, avere la visione esatta degli interessi economici; ma sarebbe stato forse più sano per il Parlamento varare la legge con mesi e mesi di anticipo si da permettere una chiara pianificazione di programmi di lavorazione alle industrie cinematografiche. Infatti, ella sa benissimo che un film richiede circa sei o sette mesi di preparazione, dal momento in cui nasce l'idea a quello in cui viene sviluppata. E noi fino al 31 dicembre terremo in sospenso una spada di Damocle sulla testa dei produttori e di tutta la gente che si occupa di cinema.

Scusi la precisazione. Dicevo dunque che noi partiamo dal principio che in Italia non si possa parlare in linea generale di industria vera e propria, ma più che altro di artigianato; ora, dobbiamo cercare di creare in questo quinquennio — ed io sinceramente mi auguro che l'onorevole Brusasca rimanga al suo posto in modo che possa dipanare la complicata matassa — una serie di leggi per dare finalmente tranquillità, serietà e respiro al cinema che sempre maggiore importanza assume.

Naturalmente, non si poteva ora procedere in pochi mesi al rinnovamento totale della legislazione sulla cinematografia, per cui si è cercato di apportare qualche modifica alla vecchia legge Andreotti del 1949. Bisognerà in seguito però esaminare tutti gli organi creati dallo Stato per la cinematografia, a cominciare dall'«Enic» dal Centro cinematografico, dall'Istituto Luce, per finire a tutti quegli istituti in liquidazione che non si sa se debbano essere liquidati o meno. È necessario stabilire tutto un vasto programma di lavoro, per chiarire la funzionalità e i rapporti di tutti gli organi statali e non, che si occupano di cinema.

Gli Stati Uniti, che sono i nostri diretti concorrenti, hanno un'industria vera e propria, bene organizzata, che permette loro una produzione su larga scala di film medi, *standard*. Essi ormai conoscono le richieste e le esigenze

del mercato, lo hanno conquistato ed aggan-
ciato.

Vorrei chiedere all'onorevole Brusasca quali sono i nostri film tipo, *standard*, che possano tentare di invadere il mercato straniero e vincere la concorrenza americana. In verità, non ne abbiamo. I maggiori successi dei nostri film all'estero sono stati ottenuti non in centri importanti, ma in cinema della periferia o quasi. Il motivo del successo va ricercato non nel valore artistico o tecnico del film ma — come per l'*Aida*, ad esempio — nella tradizione musicale o altro elemento e passa inoltre la frontiera qualche produzione infarcita di romanticume, ma sempre destinata a cinema di provincia e di seconda visione. Non è questa la conquista del mercato cui aspiriamo.

Il cinema italiano è veramente affermato nel mondo, o non è piuttosto un'illusione? Qui sorge il dubbio. La realtà è di fronte, cruda: l'Italia è invasa da film americani, non solo, ma anche il pubblico italiano si orienta di nuovo verso tali film.

Desidero chiedere all'onorevole Brusasca — sicuramente lo avrà fatto — di compiere una indagine sui motivi per i quali i film americani si impongono in casa nostra, anche se noi andiamo ogni momento affermando che i nostri film siano di un livello artistico superiore. Gli incassi ottenuti dai film americani in queste ultime settimane sono di gran lunga superiori a quelli dei film italiani. Tutto ciò è dovuto forse al fatto che l'industria cinematografica italiana, subito dopo la guerra, si illuse di aver trovato una propria espressione artistica e di poter con tale formula artistica, e non su base industriale, stravincere e battere l'industria americana.

Questa illusione fu incoraggiata dai pochi film che furono prodotti subito dopo la guerra, quali *Sciuscìà*, *Roma città aperta*, ecc..., di successo forse perché portavano in giro per il mondo una formula che dimostrava all'estero con quanta coscienza « superficiale » i nostri registri ostentavano la nostra miseria « sostanziale », dopo la fine ingloriosa della guerra.

L'effimero successo illuse il nostro mondo cinematografico di aver trovato la formula che permettesse di surclassare la produzione americana. Invece, oggi, si è dovuto onestamente constatare che così non è stato. È necessario, quindi, a mio parere che in questo quinquennio si cerchi di dare all'industria cinematografica una base sostanziale di carattere industriale.

In che modo? Nella proposta di legge abbiamo introdotto delle modifiche. Ad esem-

pio, dalla commissione consultiva, che è un po' la camera corporativa a disposizione del sottosegretario (la camera dei tecnici che consiglia e guida il rappresentante del Governo nella interpretazione di tutte le esigenze del vasto mondo del cinema), erano esclusi gli autori — dimenticando che il nostro diritto positivo investe il cinema proprio sotto il « diritto d'autore » — ed erano incluse le mascherine dei locali; erano esclusi anche i tecnici, la cui presenza invece è indispensabile nella produzione dei film, specie oggi che il cinema fa passi da gigante sulla strada della tecnica per cui, dopo il cinerama, già si annunzia un nuovo sistema che prevede una lente unica e si annunziano registrazioni di nastri magnetici e altre novità. Quindi, i tecnici hanno grandissima importanza e devono essere presenti negli organi destinati al cinema.

La modifica da noi proposta inserisce i tecnici nella vita organica del mondo cinematografico. Siamo certi che il Governo accoglierà questa esigenza da noi segnalata.

La nostra proposta di legge si è poi soffermata sulla tanto conclamata necessità della cinematografia per ragazzi. Ora, secondo me però, per il futuro non si dovrà parlare di cinematografia per ragazzi, ma di cinema per ragazzi; non di produzione, ma di esercizio per ragazzi. Determinati locali devono essere adibiti esclusivamente alla proiezione per ragazzi. Non mi pare che si possa parlare di una produzione esclusiva per ragazzi, perché quando un film è veramente sano può ben essere proiettato per tutti. È vero, il recente film *Amici per la pelle* è destinato ai ragazzi; ma io mi domando ad esempio dove sono i limiti tra film per ragazzi e film per adulti. Così, il film che ho citato piace forse più ai grandi che ai ragazzi, mentre a questi ultimi può anche dispiacere, e possono piacere il giallo truculento e le sparatricie.

Quindi, più che imporre una produzione per ragazzi, mi sembra logico parlare di esercizio per ragazzi, creando, in ogni città d'Italia, delle sale destinate esclusivamente alla proiezione di film per ragazzi.

Inoltre, la proposta di legge suggerisce, a proposito della riforma del comitato tecnico, la creazione di un albo di « consulenti artistici ». La produzione abbia i premi e le sovvenzioni dallo Stato. Ma naturalmente per richiedere una « dichiarazione di nazionalità », la produzione deve rispettare la nazione di cui richiede la dichiarazione di nazionalità; e nazione per noi significa soprattutto coscienza popolare. Non si parli di leggi

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 22 OTTOBRE 1955

liberticide perché il primo rispetto della libertà è il rispetto della coscienza degli altri. Quindi non deve essere lecito richiedere una dichiarazione di nazionalità, che comporta grandi benefici, e poi tradire questa nazionalità.

Mi sono permesso invece di proporre per l'assegnazione dei premi artistici un albo di consulenti artistici designati dal presidente del tribunale.

Con l'intento di eliminare gli speculatori e gli avventurieri ho proposto inoltre il versamento presso un istituto di credito del 30 per cento del capitale previsto dal piano di finanziamento. Forse la percentuale è un po' esagerata, perché i piccoli produttori a volte producono cose degne, frutto dell'ingegno effervescente nostrano. Si stabilisca, se non si vuole questo versamento, un albo delle ditte produttrici depositato presso la Presidenza del Consiglio. È assurdo che chi ha affrontato un fallimento o chi possiede un certificato penale non del tutto pulito abbia diritto alle sovvenzioni.

Ho chiesto il 16 per cento dell'introito lordo degli spettacoli quale contributo a favore dei produttori perché considero che la produzione italiana, malgrado tutto quello che si ventila oggi, ha necessità di essere tutelata. Nell'anno di grazia 1954, in cui s'è parlato di grandissime affermazioni nel cinema italiano, il *deficit* della cinematografia italiana è stata di diversi e svariati miliardi.

Sono sicuro che lo Stato farà sicuramente la sua parte. Io prego l'onorevole Brusasca di intervenire decisamente anche perché gli elementi che compongono la produzione italiana chiariscano i loro rapporti. L'esercizio, il noleggiamento, la produzione, i tecnici si mettano d'accordo, altrimenti faranno sempre vivere in crisi il cinema italiano. Non possiamo pretendere di reggere la concorrenza del cinema americano quando i componenti della nostra attività non hanno ancora chiarito i loro rapporti.

Non intendo oltre tediare i colleghi con questa esposizione, riservandomi in sede opportuna di sviluppare i vari temi. Prego soltanto il Governo e gli onorevoli colleghi di voler approvare la presa in considerazione della nostra proposta di legge, della quale chiedo possibilmente l'abbinamento alla proposta di legge Alicata.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

BRUSASCA, Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio. Sono grato all'onorevole Presidente che ha permesso all'ono-

revole Calabrò di esporre così largamente il suo punto di vista, perché la sua proposta di legge servirà anch'essa a richiamare l'attenzione dell'opinione pubblica sull'importantissimo problema del cinematografo. La cifra di un miliardo di spettatori che il cinema italiano ha avuto nel 1954 deve infatti far riflettere tutti i responsabili della vita pubblica italiana, perché ci troviamo di fronte ad un fenomeno di larga portata, ad uno dei più potenti mezzi di elevazione culturale del nostro popolo.

Esprimo, poi, il mio vivo apprezzamento alle considerazioni e alle proposte fatte dall'onorevole Calabrò, che interviene per la seconda volta in questa materia portando degli utili contributi allo studio di essa.

Al rilievo da lui fatto circa il ritardo nella presentazione della legge, rispondo dichiarando che la prima preoccupazione che ha avuto la Presidenza del Consiglio è stata quella di assicurare i contributi finanziari necessari alla cinematografia nazionale. Sarebbe stato, infatti, più dannoso presentare prima il progetto senza che fosse stato ottenuto, dal Ministero del tesoro, l'assenso per i provvedimenti consoni alle esigenze essenziali di questa grande attività nazionale.

La discussione dei bilanci in corso non avrebbe d'altronde permesso prima di far discutere la legge che sarà sottoposta all'esame del Parlamento nei primi giorni del mese di novembre. Le categorie interessate conoscono il lavoro che si fa: esse non devono avere quindi delle preoccupazioni per il loro lavoro.

Per quanto riguarda la concorrenza del film americano, concordo con l'onorevole Calabrò nell'ammettere che effettivamente si sta verificando in questo inizio di stagione una larga supremazia di quel film su quello italiano.

Le cause possono essere artistiche o di altra natura, ma il fatto esiste. Il Governo se ne deve preoccupare non, beninteso, per creare dei privilegi, ma per accrescere la qualità artistica e tecnica del film italiano. Il Governo deve fare quanto è nelle sue possibilità affinché, nell'ambito di una sana concorrenza, la produzione italiana continui ad affermarsi non soltanto nell'interno del nostro paese, ma anche all'estero, dove deve continuare a mantenere l'alto prestigio che ha saputo conquistare.

Il cinema vive un periodo di evoluzione, si affermano nuovi procedimenti, vi sono cambiamenti di gusti e di tendenze che incidono notevolmente sulla nostra produzione

che ha avuto il grande merito, in questo dopoguerra, di procurare all'Italia il secondo posto internazionale.

Dobbiamo assolutamente mantenere questo posto. L'azione del Governo non può, però, bastare: occorrono interventi del Parlamento e soprattutto l'impegno delle categorie interessate.

Il Governo presenterà nei prossimi giorni al Parlamento un disegno di legge per dare un nuovo regolamento alla cinematografia nazionale: mi auguro che la consapevolezza dell'urgenza e dell'importanza della materia ne permettano in brevissimo tempo l'approvazione.

Fatte queste brevi considerazioni, dichiaro che il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione della proposta di legge Calabrò.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Calabrò.

(È approvata).

La proposta sarà trasmessa alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede.

Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei trasporti.

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

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

« La Camera,

considerata l'urgenza di risolvere l'annoso problema della ricostruzione della ferrovia faentina eliminando finalmente il grave disagio delle comunicazioni tra Firenze e la Romagna,

invita il Governo

« a completare ed a riaprire all'esercizio, quanto prima possibile, la ferrovia Firenze-Faenza, ultimando a brevissima scadenza il tronco Borgo San Lorenzo-Marradi, già quasi completamente ricostruito, ed iniziando subito dopo i lavori per i ventuno chilometri del tratto Caldine-San Piero a Sieve e per la promessa elettrificazione dell'intera linea ».

L'onorevole Vedovato, ha facoltà di parlare e di svolgere l'ordine del giorno.

VEDOVATO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'anno scorso, in occasione della

discussione sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1954-55, ebbi occasione di illustrare un ordine del giorno col quale « considerato (come dicevo testualmente) che la soppressione o la mancata riattivazione delle linee secondarie non trova giustificazioni valide in quanto essa non porta un vantaggio economico apprezzabile, provoca danni gravissimi all'economia di vaste zone che in genere sono tra le più povere, non tiene conto di fattori capaci di creare nuove correnti di traffico e diminuisce il traffico nelle linee principali con le secondarie confinanti; tenuto presente che dal 1938 al 1953 la percorrenza media per viaggiatore sulle ferrovie dello Stato è scesa da chilometri 70,3 a chilometri 57,8, cifre che confermano come l'enorme aumento di traffico verificatosi negli ultimi quindici anni sia dovuto in misura molto maggiore al traffico sulle piccole distanze che non sulle grandi; ritenuto che l'avvenire delle linee secondarie, siano esse dello Stato che private, è collegato con i problemi dell'ammodernamento degli impianti e della concorrenza stradale », invitavo il Governo a prendere i provvedimenti necessari perché fosse « effettuata la riattivazione delle linee secondarie distrutte dalla guerra, riattivazione che, dopo un coraggioso sforzo iniziale, procede con lentezza e senza che si sappia quando potrà essere compiuta ».

Oggi riprendo l'argomento, per svilupparlo — essendo esso ancora di grande attualità — sia sul piano generale, sia con uno specifico riferimento alla regione toscana e con accenni ai problemi delle regioni con questa confinanti. E ciò ho ritenuto necessario perché, in base ad alcune prospettive scaturite dalla relazione, ampia e ricca di dati, dell'onorevole Bima, ben 14 linee della Toscana dovrebbero forse essere condannate al macello, per tenerne in piedi soltanto tre. La prima sorte, infatti, stando al pensiero del collega Bima, dovrebbe toccare alle seguenti linee: Siena-Asciano-Grosseto; Borgo San Lorenzo-Pontassieve; Pisa-Colle Salvetti-Cecina-Volterra; Livorno-Colle Salvetti; Firenze-Faenza-Ravenna; Poggibonsi-Colle Val d'Elsa; Firenze-Pistoia-Lucca-Pisa; Campiglia Marittima - Piombino; Firenze - Empoli - Siena - Chiusi; Terontola - Perugia - Foligno; Bologna - Pistoia (cioè la Porrettana); Viareggio-Lucca; Lucca-Piazza al Serchio e Equi Terme-Aulla; Carrara-Carrara-San Martino-Avenza. La seconda sorte, cioè della permanenza in vita in quanto il bilancio del loro esercizio si chiude in attivo, sarebbe riservata, invece,

alla Bologna-Firenze-Roma, alla Genova-Pisa-Livorno-Roma ed alla Firenze-Empoli-Pisa.

Orbene, mentre si deve riconoscere che si sta lavorando realmente per migliorare parecchie linee di grande comunicazione, poco è stato fatto per le linee considerate meno importanti, le quali sono proprio quelle che più hanno bisogno di essere migliorate e in cui tali miglioramenti, con un modesto impegno finanziario, possono dare i massimi vantaggi economici. Ciò vale particolarmente per le ferrovie dello Stato, in quanto nel campo delle linee in concessione sono almeno annunciati alcuni provvedimenti, purtroppo spesso insufficienti, in applicazione della legge n. 1221 del 2 agosto 1952, riguardante l'ammodernamento di dette linee.

Per l'azienda statale si parla troppo insistentemente da qualche tempo della soppressione di linee secondarie, senza che si parli invece di studiare seriamente, con larghezza di vedute e con esperimenti pratici, la riorganizzazione e la modernizzazione di queste linee, da attuarsi non solo nei mezzi di trazione e negli impianti, ma anche, non meno, nei metodi e nei regolamenti di esercizio, che nella maggior parte dei casi sono ancora quelli di 50 e più anni fa, come se le esigenze del pubblico fossero tuttora le stesse. Si consideri invece l'esempio delle ferrovie inglesi, che hanno recentemente varato un piano di totale ammodernamento e riorganizzazione che prevede una spesa di oltre 2.000 miliardi di lire in 15 anni.

Questi rilievi rivolti alle ferrovie dello Stato valgono anche per gran parte delle ferrovie e tranvie esercite da privati, giacché in questo settore, accanto alle poche aziende che hanno coraggiosamente affrontato da tempo il rinnovamento e lo sviluppo dei propri servizi (per esempio, le tranvie vicentine, la ferrovia Arezzo-Stia e le tranvie della Sardegna), vi sono troppe società che dormono sonni tranquilli in attesa della manna da parte dello Stato; ed altre che hanno addirittura scelto la comoda strada dello smantellamento anche per linee di indiscutibile importanza (per esempio, le ferrovie Varesine, la ferrovia Siracusa-Ragusa-Vizzini, ecc.). Senza parlare di quelle che dopo la guerra si sono del tutto disinteressate di ricostruire le proprie linee, anche dove i danni erano relativamente modesti, «arrangiandosi» alla meglio con servizi automobilistici anziché sollecitare dallo Stato i giusti provvedimenti, con grave sacrificio delle popolazioni servite. Tipico, in Toscana, il caso della Orbetello-

Porto S. Stefano ed anche della Massa Marittima-Follonica.

Poiché anche per le ferrovie concesse all'industria privata si tratta sempre di impianti di proprietà dello Stato e di esercizi largamente sovvenzionati dallo Stato stesso (salvo pochi casi di linee molto efficienti, che qui evidentemente sono fuori discussione), è necessario a nostro avviso che l'avvenire di queste linee non sia affidato così genericamente e quasi ciecamente alla capacità o alla buona volontà di pochi individui: dove l'iniziativa privata viene palesemente a mancare alle proprie funzioni e si limita ad attingere improduttivamente denari dallo Stato, lo Stato deve intervenire senza esitazione revocando la concessione od espropriando i servizi, con gli stessi criteri che vengono adottati in altri campi di attività, in particolare nel settore agricolo con la riforma in atto.

Ciò non significa che queste linee debbano necessariamente passare alla gestione dello Stato, il che potrebbe appesantirne l'esercizio trattandosi di linee generalmente a carattere locale (od almeno in cui il servizio locale ha molta importanza ed i criteri di esercizio devono essere abbastanza elastici e snelli) e spesso a scartamento ridotto: la soluzione migliore sarebbe di affidarle in gestione ad altre società che abbiano dato buona prova nelle linee da esse esercitate, sulla base dei progetti di riorganizzazione presentati dalle società stesse e giudicati migliori.

È assurdo che intere zone rimangano sacrificate, con grave pregiudizio per il loro sviluppo turistico, commerciale ed industriale, solo perché una società non vuole o non sa adeguare una ferrovia alle esigenze di oggi o addirittura preferisce mandarla in rovina e chiuderla all'esercizio quando invece questa ferrovia potrebbe costituire un elemento importantissimo di benessere e di progresso per tutta una regione.

Se si esaminano questi problemi attentamente, caso per caso, si vede che quando una ferrovia non funziona in modo soddisfacente ed è molto passiva, ciò è dovuto nella quasi totalità dei casi a criteri di esercizio antiquati e irrazionali; alla mancanza di un coordinamento razionale sia negli orari e nelle coincidenze con le altre linee che nei collegamenti fra stazioni e centri abitati da esse distanti (da attuarsi con autoservizi urbani con servizio cumulativo anche di merci e bagagli, eventualmente sovvenzionati dalla ferrovia stessa ed affidati in genere a ditte locali con accordi precisi ed impegnativi);

oltre al mantenere, nella maggior parte dei casi in questione, la trazione a vapore in tutto o in parte anche nel servizio viaggiatori, con enormi spese e malcontento del pubblico, ed un sistema tariffario rigido e superato per il servizio merci, pieno di discriminazioni qualitative non del tutto giustificate (per esempio, legname con buccia e legname senza buccia) che allontanano il traffico.

La prova migliore di tutto questo sta nel fatto che noi vediamo ferrovie che funzionano abbastanza bene e hanno un buon traffico anche in zone relativamente povere, mentre ve ne sono altre in zone più ricche e più popolate che vanno assai peggio e hanno un traffico limitatissimo, ben diverso dalle loro possibilità.

Queste osservazioni valgono sia per le linee private che per le linee delle ferrovie dello Stato.

Vedremo, più avanti, alcuni esempi concreti.

Sulla base delle considerazioni sopradette bisogna riaffermare che il potenziamento ed il risanamento economico della nostra rete ferroviaria non possono ottenersi adottando un sistema troppo semplice, quale quello della soppressione delle linee passive — similmente ad un medico che volesse curare con l'eutanasia malattie facilmente guaribili — ma attraverso uno studio accurato dei singoli casi considerati non solo a sé ma anche come apportatori di traffico per i tronchi vicini; esaminando anche la possibilità di prolungamenti delle singole linee che possano aumentarne notevolmente l'importanza del traffico.

Nei riguardi di questi problemi e di tutto il controllo dell'andamento delle linee ferroviarie, assume particolare importanza — anche su questo punto richiamo l'attenzione del Governo — la questione di una diversa organizzazione degli ispettori per la motorizzazione civile e i trasporti in concessione, oggi sovraccarichi di lavoro per l'enorme sviluppo assunto dalla motorizzazione privata e dai servizi automobilistici su strada. Sembra assolutamente necessaria la creazione di appositi uffici per il controllo ed il coordinamento delle ferrovie secondarie, con compiti specifici ed in collegamento con le ferrovie dello Stato. Meglio ancora se di questi uffici facessero parte anche funzionari di quest'ultima amministrazione, specificamente incaricati dello studio dei problemi e della riforma organizzativa delle linee non principali della rete dello Stato: allo scopo di creare un organo veramente competente

ed utile in questo campo delle linee di carattere secondario (sia dello Stato che private), dove è particolarmente sentita l'esigenza di un coordinamento tecnico generale e di una riforma dei criteri e dei metodi di esercizio in senso razionale e moderno. È superfluo dire come sia presente al nostro pensiero che la riforma in questione va vista anche in termini di riforma di struttura del Ministero dei trasporti, in relazione alla annosa questione della direzione delle ferrovie dello Stato, organo interno del Ministero e contemporaneamente organo direttivo della azienda autonoma.

Ci si può obiettare che questi rilievi critici astratti sono facili. Ecco perché passiamo a fare qualche esempio.

Vi sono molte linee, specialmente se in pendenza, dove si continua l'esercizio a vapore con spese enormi e frequentazione modesta da parte del pubblico, scontento della lentezza, del fumo, della scomodità dei vecchi vagoni con sedili di legno. Costi di esercizio alla mano, si può affermare che, se si fosse adottata su queste linee almeno per il servizio viaggiatori la sola trazione *diesel*, la spesa di acquisto delle automotrici sarebbe stata ammortizzata in non più di tre anni fra le economie di esercizio ed i maggiori introiti dovuti alla più intensa frequentazione che ovunque si ha con tali mezzi. Senza parlare, poi, dei casi dove si impone addirittura l'elettificazione.

Altro problema notevole è quello della utilizzazione più intelligente del personale sui treni e nelle stazioni, particolarmente nelle ferrovie dello Stato. In virtù di un regolamento ormai anacronistico, che costituisce una vera palla al piede per le ferrovie, si grava il personale di un'infinità di compiti quasi inutili, con particolare riferimento al riempire fogli e fogli di cifre, dati, note, ecc., di cui si potrebbe benissimo fare a meno quasi del tutto. Il risultato di tutto questo è che si arrivano a vedere perfino 4-5 agenti in servizio su un'automotrice di 56 posti, quando lo stesso servizio su un autobus, posta compresa, è svolto da due sole persone, nonostante che la guida di un autobus sia evidentemente assai più faticosa di quella di una automotrice. È chiaro che non si chiede di caricare di maggior lavoro un personale più ridotto, ma di semplificare e snellire i compiti di questo personale, eliminando il superfluo, adottando per le linee secondarie a scarso traffico criteri di esercizio di tipo tramviario, sull'esempio delle linee automobilistiche.

Anche per le stazioni vi è molto da fare, soprattutto per l'estensione di apparati centrali per la manovra degli scambi (per non dover più ricorrere all'anacronistico manovale in bicicletta o a corsa), per la riforma di certe disposizioni che complicano e rendono più oneroso e più lento l'esercizio (quale, ad esempio, quella che prescrive di tener sempre chiuse in cassaforte le chiavi degli scambi anche su linee dove i treni entrano in stazione a velocità inferiori ai 10 chilometri-ora); come pure per la parte di biglietteria, che in molti casi potrebbe essere svolta più economicamente e semplicemente dal personale dei treni: ciò anche per la necessità di sostituire su molte linee locali nuove fermate più vicine agli abitati, senza dovervi creare per questo vere e proprie stazioni.

In quest'opera di risparmio delle spese inutili sta veramente quell'utile politica di « potare i rami secchi » (per riprendere l'espressione dell'onorevole Bima)...

BIMA, *Relatore*. Per la verità, non è mia.

VEDOVATO. Lo so, ma l'ha fatta propria... Espressione troppe volte citata per giustificare la soppressione di intere ferrovie (ché in quest'ultimo caso non di rami secchi si tratta, ma di vere radici che sostengono e alimentano la pianta). Né peraltro si creda che ridurre mansioni inutili significhi necessariamente ridurre il personale, in quanto in molti casi ove oggi il servizio è scarso e poco redditizio, riorganizzare e ridimensionare significano piuttosto creare nuovi compiti e nuove fonti di lavoro produttivo quali un maggior numero di treni, servizi complementari della ferrovia (collegamenti fra stazioni e paesi), ecc..

La soppressione di una ferrovia, invece, significa la distruzione di una fonte di lavoro, la disoccupazione per molta gente, l'ulteriore impoverimento di zone già depresse, aumentando così il dislivello economico fra zone ricche e zone povere, in contrasto con tutta la politica sociale del Governo. Né peraltro essa porta un reale vantaggio economico, in quanto il modesto risparmio che può dare un servizio automobilistico nei confronti di un servizio ferroviario moderno, efficiente ed economico, si sconta in pratica nella perdita di traffici che ne deriva per altri tronchi ferroviari vicini e per la linea stessa trasformata in autoservizio. A questo riguardo si potrebbero elencare, in aggiunta a quanto ha detto l'onorevole Bima, altre osservazioni che ho potuto fare io stesso esaminando la situazione di alcune ferrovie della Sardegna.

Non si possono sacrificare zone già abbastanza povere e ad economia depressa solo perché non si è voluto dare uno stanziamento sufficiente alla legge 1221 sull'ammodernamento, i cui 18 miliardi sono apparsi fin dall'inizio assolutamente inadeguati:

Sulla base dei concetti sopra affermati molto vi sarebbe da dire, nel campo delle ferrovie dello Stato, in relazione al problema delle linee secondarie della Sicilia, particolarmente maltrattate e minacciate da questo bilancio; linee che servono molti centri importanti e popolosi e che debbono le loro condizioni di inefficienza e passività alla loro pessima organizzazione ed alla pretesa di esercirle con criteri e regolamenti uguali a quelli delle linee principali. Circa le possibilità di queste linee dovrebbe bastare l'esempio di una di esse, e non certo la più ricca, la Caltagirone-Dittaino, su cui è bastato introdurre un servizio di automotrici per passare da due coppie di treni semivuoti a otto coppie sempre affollate, nonostante che si sia trattato di un ammodernamento assai parziale e fatto con automotrici tecnicamente sbagliate per la loro instabilità. Perché non si vuole estendere l'uso delle automotrici anche sulle linee ancora a vapore, come era in programma, usando tipi più razionali che permettano velocità maggiori? Perché, qui come nella maggior parte delle linee a scartamento ridotto italiane, non si introducono i carrelli trasportatori per i carri merci normali, che permetterebbero a questi carri di raggiungere direttamente tutte le stazioni delle linee ridotte, facendo rifiorire il traffico merci su queste ferrovie, oggi quasi scomparso per l'inconveniente dei trasbordi? Eppure il loro costo è modestissimo (due milioni e mezzo a coppia completa), il loro uso semplice e pratico, le manovre rapidissime.

In Svizzera si usano ovunque, anche sulle tramvie urbane.

Sarebbe molto opportuno che per tutto ciò che riguarda le linee secondarie si guardasse maggiormente, con particolare attenzione, a quanto si è fatto appunto in Svizzera in questi ultimi dieci anni: nessuna ferrovia è stata soppressa là, nonostante che la densità delle linee sia molto superiore che da noi; ma tutte sono state ammodernate e riorganizzate radicalmente, con risultati ottimi sia sotto l'aspetto tecnico che sotto quello economico. Si è fatto l'esempio delle secondarie sicule, perché tipico, e menzionato più degli altri nella relazione sul bilancio: ma ciò che qui si è detto vale anche per molti altri casi.

Dopo questo esame di problemi ferroviari generali della nostra rete, veniamo ad esaminare particolarmente la situazione della rete ferroviaria toscana.

Per quanto riguarda le linee di grande comunicazione, il loro funzionamento può oggi considerarsi soddisfacente, a parte determinati problemi di orari su cui non è il caso di soffermarsi in questa sede.

Vi sono però altre linee di grande importanza regionale ed interregionale per le quali urgono provvedimenti molto seri, nell'interesse sia delle popolazioni che della stessa amministrazione ferroviaria.

Particolarmente grave è il caso della linea Pistoia-Montecatini - Pescia - Lucca - Viareggio. Questa linea attraversa una regione ricca e densamente popolata e assicura anche importanti comunicazioni a distanza, soprattutto nella stagione balneare: ma essa versa in condizioni di assoluta inefficienza, se si escludono pochi treni serviti da automotrici, ed è quindi esposta ad una fortissima e giustificata concorrenza automobilistica. L'armamento è composto di corti spezzoni di rotaie, che rendono disagiata il viaggio nei treni a vapore, limitano la velocità e logorano il materiale rotabile; il grande viadotto di Pescia è ancora quella travata provvisoriamente ripristinata in fretta dagli alleati, che si percorre a passo d'uomo; i treni a vapore sono lenti, scomodi, poco frequenti. Tutto il servizio insomma costa molto alle ferrovie e forse non rende neppure la metà di quanto potrebbe, e il pubblico non può esserne soddisfatto.

Per la sistemazione di questa linea già si è fatto molto. Ne va dato atto, e lode, al ministro dei trasporti, il quale, in una intervista concessa pochi giorni or sono a *Il Giornale del mattino* di Firenze, ha fatto conoscere che non soltanto è già stato definito il programma dei lavori occorrenti a rimettere in piena efficienza la linea in questione, ma che per l'attuazione del programma medesimo sono stati stanziati anche i fondi necessari, cioè complessivamente 865 milioni sul terzo prestito Coop.

I lavori relativi al rinnovo dell'armamento e al rifacimento di alcune opere d'arte, danneggiate durante la guerra, si spera vengano effettuati celermente; anzi — altra notizia di pochi giorni fa apparsa sulla stampa — alcuni di essi sono stati già appaltati (mi sembra che siano già stati aggiudicati 7 appalti). Ma esigeranno molti mesi, forse qualche anno. Nell'attesa, intanto, ci sia consentito richiamare l'attenzione dell'ono-

revole ministro sull'urgenza, del resto già prospettata dalla camera di commercio di Pistoia, che da qualche tempo è l'animatrice del problema, di assegnare a detta linea automotrici leggere capaci di togliere il neo — per limitarci a chiamarlo così — di un percorso che sembra quasi antidiluviano (certi treni impiegano perfino 2 ore e 50 minuti per percorrere 67 chilometri) su una linea importante e frequentatissima da forestieri. Su questa linea, ancora, è importantissima l'istituzione di una fermata alla vecchia stazione di Montecatini, nel centro cittadino (dove fermano infatti le autocorriere), a complemento della nuova stazione che fu costruita fuori dell'abitato.

Un'altra linea importante — anch'essa cade purtroppo sotto la scure dell'onorevole Bima — che richiede miglioramenti, limitatamente all'esercizio, essendo già elettrificata e bene armata, è la Porrettana. Da anni si chiede di istituire su questa linea un servizio di treni più leggeri e più frequenti, praticamente delle elettromotrici anche del tipo più vecchio, onde ravvivare maggiormente il traffico e battere la concorrenza automobilistica che è particolarmente forte sul versante emiliano: ma si è riusciti ad ottenere, per dire la verità, ben poco anche in relazione all'altra importantissima richiesta di una o due coppie di automotrici Livorno-Bologna per questa via. L'importanza turistica di questa linea è grandissima, ed è da ritenere indispensabile che un migliore servizio permetta a quei viaggiatori che lo desiderassero di seguire questa linea tra Firenze e Bologna senza perdere tempo esagerato: il che oggi non è possibile salvo che con uno o due treni, e per giunta nelle ore meno opportune.

Strettamente connesso con la Porrettana è il problema della ferrovia dell'alto Pistoiese, Pracchia-San Marcello, indispensabile complemento della prima, soprattutto nella stagione estiva. Bisogna andare incontro a questa piccola e caratteristica ferrovia che, oltre ad essere un comodo e utilissimo mezzo di comunicazione, è anche un richiamo turistico per l'interesse del percorso, sia col combinare meglio gli orari della Porrettana facendo in modo che gli incroci dei treni viaggiatori avvengano il più possibile alla stazione di Pracchia, sia con provvedimenti nel quadro della legge sull'ammodernamento, tenendo presente anche la possibilità di futuri utilissimi sviluppi di essa da Gavinana verso la zona di Cutigliano e dell'Abetone in considerazione soprattutto dell'esigenza sempre maggiore di trasportare grandi masse di turisti

dalla Toscana e dall'Emilia in tutta questa zona per gli sport invernali.

Ma adesso dobbiamo venire al problema più grave del mio intervento di oggi, problema direi gravissimo: quello che riguarda la Faentina. Sono ormai quasi dieci anni che si lavora a ricostruire questa linea con una lentezza esasperante, senza che le somme già spese (si tratta di molte centinaia di milioni) diano un frutto: l'economia del Mugello ne è seriamente pregiudicata, le comunicazioni tra Toscana e Romagna sono scomode e difficili; ma non si ha ancora alcuna notizia concreta su quando potrà essere riaperto il tratto Borgo San Lorenzo-Marradi, che assicurerebbe quanto meno le comunicazioni tra Firenze e Faenza via Pontassieve.

Intanto, i due tronchi in esercizio Marradi-Faenza e San Piero a Sieve-Borgo San Lorenzo, mancando il resto della linea, e quindi le correnti di traffico più importanti, sono poco frequentati e passivi: ne deriva che questa assurda lentezza è contraria anche agli interessi delle ferrovie. Si sostiene, a difesa di questo modo di procedere, che la linea sarebbe fortemente passiva, in quanto lo era nell'anteguerra. Certo, se si ricostruirà una linea a vapore con pochi treni lenti e fumosi, costosissimi per l'amministrazione ferroviaria e non graditi dal pubblico, la linea sarà passiva ed anche poco utile per la popolazione; ma se si manterranno le promesse fatte fin dal 1948 di elettrificare la linea nella ricostruzione, le cose andranno diversamente, sempre che gli orari siano ben coordinati e il materiale rotabile soddisfacente. Bastano due sottostazioni per tutta la linea e la diramazione Borgo San Lorenzo-Pontassieve (che ha avuto un grande incremento di traffico negli anni del dopoguerra).

Sotto l'aspetto economico, sembra particolarmente difficile sostenere la necessaria passività del tratto Firenze-Borgo San Lorenzo: chiunque abbia presente quale intenso traffico di autolinee ingombri oggi la difficoltosa via Bolognese, specialmente in certe ore, non può dubitare che la ferrovia elettrificata, con corse frequenti di elettromotrici (alcune anche a carattere tranviario, con parecchie fermate in più delle vecchie stazioni), trovandosi anche in condizioni di tracciato assai più favorevoli per non avere il valico di Pratolino, potrebbe contare sicuramente su un traffico tale da assicurare la vita ad un esercizio razionale e ben congegnato.

Questo collegamento celere, comodo e frequente fra il Mugello e Firenze è assolutamente

necessario e indilazionabile sia per l'economia di tutta la regione sia per alleggerire la strada ordinaria di un traffico inutile, ingombrantissimo e quanto mai pericoloso per gli altri veicoli più leggeri che di essa debbono servirsi. Vale particolarmente per questa linea quanto abbiamo già detto sul piano generale: bisogna rinnovarne completamente i criteri di esercizio rispetto all'anteguerra, far sì che tra Firenze e Borgo San Lorenzo essa divenga una specie di tramvia extraurbana in sede propria, istituendo fermate (anche facoltative) alle varie frazioni e nuclei abitati da essa toccati (Ponte alla Badia, Castiglioni, ecc.), in modo da raccogliere con essa tutto il traffico della zona, favorendolo ed incrementandolo sempre più, con benefici effetti anche per il decentramento urbanistico di Firenze. Così sarebbe opportuna qualche altra fermata nella zona di Ronta, come fa oggi l'autobus; senza contare il problema stesso della stazione di questa località, situata fuori dal paese in posizione poco comoda; inconveniente cui si potrebbe ovviare con l'istituzione di un'altra fermata (almeno per i treni locali) più centrale.

Questo problema della scomodità delle stazioni e della scarsità di fermate è oggi troppo spesso sottovalutato, e costituisce invece uno dei punti più importanti per l'incremento del traffico su linee secondarie: del resto, oggi, con i mezzi leggeri di trazione, specialmente elettrici, ed i moderni sistemi di dirigenza dell'esercizio, non sussistono più quelle ragioni che avevano spinto a fissare le stazioni in posizioni spesso irrazionali rispetto ai paesi, e l'istituzione di fermate in piena linea (che possono anche sostituire le stesse stazioni per il servizio viaggiatori) non presenta più notevoli difficoltà pratiche. Ciò è stato sperimentato dalle ferrovie stesse soprattutto in Puglia, con ottimi risultati per il traffico (esempio Castellanetta).

Si sollecita pertanto il Governo a non voler continuare a sostenere che la Faentina sarebbe un grave onere per lo Stato, e si inizino invece al più presto i lavori di ricostruzione anche sui tratti Fantino-Marradi e Caldine-San Piero a Sieve, conducendoli a termine nel più breve tempo possibile, e disponendo altresì l'elettrificazione della linea importantissima anche per le comunicazioni dirette e veloci fra la Toscana e i centri balneari dell'Adriatico, nonché per il collegamento diretto Livorno-Ravenna, da tanto tempo richiesto dalle camere di commercio delle due regioni. Su questa questione, ripeto importantissima, mi riservo di presentare un ordine del giorno.

E poiché siamo in tema di collegamenti fra est ed ovest dell'Italia, torniamo sull'argomento delle comunicazioni dirette Arezzo-Grosseto. Già l'anno scorso con un mio ordine del giorno mi intrattenni su questa comunicazione di vitale importanza per la Toscana meridionale, sotto l'aspetto commerciale e sotto l'aspetto turistico; e le ragioni addotte per negarla non sembrano, mi sia consentito di dire, consistenti. Sostenere che il traffico oggi esistente su questo tratto è inadeguato per giustificare l'istituzione di due coppie di elettromotrici in servizio diretto, è quasi un nonsenso, in quanto oggi praticamente non esiste un servizio ferroviario decente su questa direttrice. Basta consultare l'orario per constatare che è impossibile andare e tornare in una sola giornata da Arezzo a Grosseto, mentre da Grosseto ad Arezzo solo da pochi mesi si riesce ad andare e tornare in nove ore e mezzo complessive (prima ne occorrevano quasi undici), con due trasbordi all'andata e due al ritorno. Col servizio richiesto, il viaggio di andata e ritorno si ridurrebbe a circa cinque ore, senza trasbordi intermedi: le comunicazioni sarebbero quindi enormemente facilitate ed il traffico si svilupperebbe rapidamente sulla base delle relazioni commerciali e turistiche già esistenti tra le due zone, che riceverebbero un nuovo impulso assai vantaggioso per l'economia regionale.

Anzi, a questo riguardo, non è inopportuno ricordare una proposta avanzata dalla camera di commercio di Firenze, e recentemente confermata, per la quale sono stati manifestati unanimi consensi da parte di tutte le province interessate; vale a dire istituire un collegamento diretto non limitatamente alla Grosseto-Arezzo, ma giungere sino a Foligno: ossia istituire la Grosseto-Siena-Arezzo-Terontola-Perugia-Foligno, come la linea più diretta che possa unire l'est all'ovest d'Italia e viceversa.

Quanto poi alla mancanza di materiale rotabile per questo servizio (a parte l'opportunità di una utilizzazione più intensa dell'attuale parco di automotrici, che sarebbe assai vantaggiosa anche sotto l'aspetto della economia aziendale, qui ed altrove), è da pensare che se le Ferrovie dello Stato non entrano nell'ordine di idee di acquistare un maggior numero di nuove automotrici, non potranno far fronte alle nuove e sempre maggiori esigenze del traffico, e sprecheranno non proficuamente denari nel mantenere la trazione a vapore dove essa è più antiecono-

mica, col risultato di vedere aumentato il *deficit* ogni anno di più.

Perché mai si sono acquistate in questi ultimi anni tante carrozze e tante poche automotrici? L'acquisto di automotrici, oltre a risolvere il problema del miglioramento del servizio su tante linee e della riduzione dei costi di esercizio (si tenga presente che l'automotrice, per servizi leggeri, specialmente dove vi è pendenza, costa circa un quarto del treno a vapore come esercizio, ed inoltre raccoglie maggior traffico perché il pubblico la preferisce), avrebbe dato anche il risultato di rendere disponibili molte carrozze viaggiatori, per le linee dove realmente occorrono, in seguito alla scomparsa dei treni a vapore, sostituiti dalle automotrici stesse; senza bisogno di costruire tante nuove vetture anche per quelle linee dove immediatamente tutti i treni avrebbero dovuto essere fatti con automotrici: vetture spesso anche di tipi scomodi e superati, quali, ad esempio, quelle a due assi del gruppo 35 mila, ancora con il vecchio criterio delle panche di legno in terza classe, quando tutti i servizi automobilistici concorrenti offrono oggi comodi sedili imbottiti. Se si considera che in pratica una automotrice, su linee secondarie o comunque a vapore, fa in media il servizio di tre carrozze — o almeno può farlo se utilizzata razionalmente, anche in virtù della velocità commerciale — assai maggiore — si vede che, anche come spesa di acquisto non sarebbero occorsi maggiori stanziamenti e si avrebbe oggi un materiale assai più pregiato ed un esercizio tanto più economico e tanto più redditizio. Ci consta che il problema è tenuto presente dall'amministrazione ferroviaria che non ha ommesso di prevedere nei suoi programmi un incremento della costruzione di automotrici. Il più largo utilizzo di esse, nel senso ora detto, contribuirà a sanare il forte *deficit* del bilancio delle Ferrovie che non è da attribuirsi, come qualcuno pensa, soprattutto all'esercizio di certe linee a scarso traffico che, anche se molto passive per le ragioni contingenti prima considerate, hanno un peso trascurabile sul bilancio complessivo delle ferrovie per l'entità modesta delle loro spese (gravano, infatti, molto più le linee a traffico medio, per il volume specifico di spese assai maggiore). Ciò è stato dimostrato più volte con dati e cifre concrete; per esempio, in un importante articolo dell'ingegnere Riggio sui costi di esercizio delle Ferrovie dello Stato, apparso tempo addietro nella rivista *Ingegneri ferroviari*.

Riguardo alla ricostruzione di ferrovie danneggiate dalla guerra, vi è in Toscana un

altro gravissimo caso, oltre alla Faentina, che esige una pronta risoluzione: la linea Orbetello-Porto Santo Stefano. Ho sott'occhi, onorevole ministro, una lettera aperta direttale tramite « Il Tirreno », il 24 settembre ultimo scorso. Si tratta di un problema che impegna una spesa modestissima, in quanto la ferrovia ha tutte le opere d'arte intatte o già ricostruite ed anche l'armamento ha subito danni lievissimi; più di ricostruzione si può parlare di riassetto. Anche qui si fa opposizione alla riapertura della linea sostenendone la passività, ma dimenticando che si pretende di considerare il futuro esercizio sulla base del servizio anteguerra, come se in questi ultimi dieci anni tutta la zona dell'Argentario non si fosse sviluppata moltissimo. Si pensi che da Civitavecchia a Livorno, per una distanza di litorale di oltre 250 chilometri, il porto di Santo Stefano è l'unico che si presti, per la sua posizione geografica e per le sue condizioni naturali, ad integrare l'attività dei detti approdi; ed è l'unico porto della provincia di Grosseto suscettibile di conseguire nuovi sviluppi concomitanti al progredire economico della Maremma.

D'altra parte, non si tratta di esercire la ferrovia come nell'anteguerra, con tre o quattro coppie di trenini a vapore, ma con tutt'altri criteri, che la renderebbero vitale e redditizia (almeno considerando a suo vantaggio l'apporto di traffico che essa darebbe alla Grosseto-Roma). Invece, questa ferrovia altro non può essere considerata che una diramazione della linea principale Genova-Roma, come lo è più a nord la Campiglia-Piombino. Pertanto anche in vista degli indispensabili servizi diretti da Grosseto e da Roma (oggi attuati su strada, con grave perdita per le Ferrovie dello Stato), si prospetta come indilazionabile per questa linea l'elettrificazione, attuabile a sbalzo con spesa modestissima, data anche la presenza a Orbetello di una sottostazione delle Ferrovie dello Stato. La linea è lunga solo 15 chilometri e, quindi, non vi sono difficoltà tecniche; l'esercizio elettrico è anche particolarmente adatto per quel servizio leggero a carattere tranviario che occorre per questa linea, soprattutto per le corse locali fra Orbetello e la stazione. Altro provvedimento da attuare in sede di ricostruzione, che renderà la linea perfettamente rispondente a tutte le esigenze della zona servita (in modo da poter eliminare del tutto i servizi automobilistici, che ingombrano enormemente la strada assai difficoltosa, specie negli abitati), è il prolungamento di qualche centinaio di metri della linea a Porto Santo

Stefano, per portarla al centro dell'abitato e al punto di partenza del servizio di navigazione per l'isola del Giglio. La vecchia stazione è, infatti, in posizione scomoda fuori del paese, mentre con la soluzione suddetta tutti i problemi sarebbero risolti perfettamente. Anche in questo caso la spesa non è ingente data la brevità del tratto in questione, anche se in parte esso dovrà essere in galleria: tanto più che non occorrerebbero espropri di edifici (almeno per ora, mentre domani potrebbe sorgere questa difficoltà, se non si provvede subito almeno al vincolo delle aree).

Questi due provvedimenti (elettrificazione e prolungamento), attuabili con spesa abbastanza modesta in sede di ricostruzione, sono sufficienti a fare della Orbetello-Porto Santo Stefano una linea moderna e vitale, indispensabile strumento per la vita e lo sviluppo di tutta la zona dell'Argentario e la stessa isola del Giglio, soprattutto quanto al turismo. Si consideri inoltre il vantaggio che essa apporta alla linea Genova-Roma, perchè oggi la mancanza di questi 15 chilometri di ferrovia fa perdere alle Ferrovie dello Stato il trasporto di merci e viaggiatori per centinaia di chilometri. La società concessionaria della ferrovia sembra non troppo interessata alla sua ricostruzione, poichè per essa, che ha la sua rete principale nella zona di Brescia, questa linea costituisce una poco razionale appendice isolata. In base alla legge sul raggruppamento delle ferrovie potrebbe essere esaminata l'opportunità di passare questa linea alla gestione delle Ferrovie dello Stato o ad altra società che abbia linee più vicine od abbia voglia di interessarsi anche a questa (sempre che essa dia sicura garanzia di saper far meglio di quella attuale), indennizzando per quanto le compete l'attuale concessionaria.

Altri suggerimenti pratici potrebbero essere dati su questo problema; ma evidentemente non vogliamo dilungarci oltre. Comunque, non si dimentichi anche l'importanza militare di questa ferrovia che serve un porto e un idroscalo.

Vi è poi in Toscana, tanto per completare il quadro, la minaccia di soppressione di due linee ferroviarie — (questa, sì, è una scure che veramente sta scendendo per decapitarle) — giustificata a causa di una pretesa passività di esse. Di questo provvedimento di soppressione si parla da qualche anno, ma fino ad oggi la reazione della pubblica opinione ne ha impedita l'attuazione. Si tratta della Poggibonsi-Colle Val d'Elsa e della Cecina-Volterra, ambedue delle ferrovie dello Stato ed il cui coefficiente di esercizio (rapporto tra spese ed

entrate) è rispettivamente di 9 e di 4,5. La Poggibonsi-Colle Val d'Elsa è una breve diramazione della linea Empoli-Siena, della lunghezza di otto chilometri, e serve a portare alla ferrovia principale il traffico dell'importante centro di Colle Val d'Elsa (il quale costruì appunto per proprio conto questa ferrovia, passandola poi in gestione alle Ferrovie dello Stato una ventina d'anni or sono). Su questa ferrovia si fa ancora servizio con un assurdo trenino a vapore di un solo vagone e vi è un tipo speciale di locomotiva, di cui esiste un unico esemplare; la velocità è ridicola, al massimo venti chilometri all'ora; panche di legno: quindi frequenza scarsa e costi d'esercizio altissimi. Basterebbe un'automotrice di vecchio tipo per fare tutto il servizio viaggiatori e un trattore Diesel per il servizio merci. Le spese si ridurrebbero forse ad un quarto, soprattutto adottando i sistemi di carattere tranviario dei quali abbiamo fatto cenno poc'anzi. Da parte di persone competenti della sezione movimento di Firenze — mi interessò particolarmente di problemi delle ferrovie e li ho consultati — si sostiene che le attuali automotrici della Firenze-Empoli-Siena basterebbero benissimo senza altre unità a disimpegnare anche il servizio di questa linea, facendo altresì corse dirette da Firenze, (sdoppiando a Poggibonsi alcune delle attuali corse per Siena, in quanto i viaggiatori sono in numero molto minore da Poggibonsi a Siena, ed una vettura potrebbe andare a Colle). Fra pochi mesi, con l'elettrificazione della Foggia-Bari, passeranno a trazione elettrica anche le due diramazioni di questa linea, cioè quella di Cerignola e quella di Margherita di Savoia: due brevi tronchi, rispettivamente di 7 e di 5 chilometri, analoghi a quelli di Colle, sui quali l'esercizio con le automotrici ha dato ottimi risultati anche come intensità di traffico. Rimarranno dunque disponibili delle automotrici, due delle quali potrebbero essere passate alla linea di Colle, risolvendo così il problema. Il minor costo di ogni corsa potrebbe permettere allora anche di aumentare il servizio, sviluppando inoltre in tal modo il traffico.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
TARGETTI

VEDOVATO. Più complesso ma di non difficile soluzione è il problema della linea di Volterra, che si riferisce soprattutto al tratto Saline-Volterra, del quale circa metà — quattro chilometri — è a cremagliera. (Vorrei invitare i colleghi ad andare una volta a

Volterra, centro turistico di grande importanza, per vedere cos'è questa ferrovia a cremagliera). Questo tratto è esercito esclusivamente a vapore, con vecchie locomotive che da anni dovevano andare in demolizione, con uno speciale quanto ingiustificato trattamento economico del personale, particolarmente oneroso per l'Amministrazione, con vagoni quasi preistorici che richiedono una specie di scalata per potervi salire, percorrenze di 40 minuti per chilometri 8,5, trasbordo a Saline di Volterra con perdita in media di 20 minuti e costi di esercizio che evidentemente vanno alle stelle. Possibile che nel 1955, era atomica, non si riesca a mettere in servizio delle automotrici capaci di superare 4 chilometri di pendenza col massimo del 100 per mille e fare servizio diretto da Pisa a Volterra comodamente, economicamente e senza quell'assurdo trasbordo che, anche per il modo con cui è effettuato, fa perdere oggi a Saline tanto tempo quanto un'automotrice impiegherebbe a raggiungere direttamente Volterra; quando in Svizzera è stato recentemente messo in servizio sulla linea Lucerna-Interlaken un locomotore capace di trainare 120 tonnellate su tratti a cremagliera con pendenza del 120 per mille alla velocità di 31 chilometri orari? Anche in questo caso dunque il forte passivo della linea è frutto di criteri di esercizio antiquati ed antieconomici.

In pratica il problema di questa linea potrebbe essere risolto semplicemente ed economicamente considerandolo insieme con quello dell'altra linea a cremagliera della rete a scartamento normale dello Stato: la Paola-Cosenza. Quest'ultima linea, che rappresenta l'unico collegamento della provincia di Cosenza con la litoranea tirrena, ha prospettive di traffico molto superiori alla linea di Volterra e può trovare una sistemazione soddisfacente solo nell'elettrificazione (vi sono qui già oggi 15 coppie di treni viaggiatori e un traffico merci notevole), realizzabile con spesa modesta (una sola sottostazione, essendo diramazione di una linea importante elettrificata). L'elettrificazione della Paola-Cosenza, cui potrebbe provvedere la Cassa per il Mezzogiorno, renderebbe disponibile tutto il materiale rotabile di questa linea per la linea di Volterra: in particolare le sei nuove automotrici speciali per essa oggi in costruzione, che risolverebbero tutto il problema del servizio viaggiatori da Pisa a Volterra senza più trasbordi.

Se abbiamo insistito su quest'ultimo problema, è perché non bisogna dimenticare

che la ferrovia Pisa-Volterra attraversa una zona quasi completamente interessata dalla riforma agraria, in cui sono quindi prevedibili un notevole cambiamento e uno sviluppo economico, con conseguente progressivo aumento di traffico; cui potrebbe contribuire non poco l'organizzazione di collegamenti fra stazioni e paesi nel tratto Colle Salvetti-Vada e qualche corsa diretta fra Livorno e le stazioni di questo tratto, sostituendo la trazione a vapore anche sulla linea Livorno-Colle mediante automotrici che, almeno per un paio di corse, proseguissero oltre Colle accoppiandosi con quelle provenienti da Pisa.

Per quanto riguarda la provincia di Lucca, dopo le precedenti sollecitazioni per la linea Pistoia-Viareggio, si deve dare atto che un buon servizio si ha sulla ferrovia della Garfagnana, con buoni risultati di traffico, nonostante la forte concorrenza automobilistica. In merito a quest'ultima, si domanda se non sarebbe opportuno; data l'efficienza della ferrovia, limitarla maggiormente con provvedimenti coercitivi, data la ristrettezza delle strade della zona e l'ingombro e la pericolosità che questi autobus portano per la rimanente circolazione; in compenso si potrebbe istituire, ove occorresse, qualche altra fermata ferroviaria, anche facoltativa, per servire quegli abitati che, pur passandovi vicina la ferrovia, hanno oggi stazioni troppo distanti.

Si raccomanda di curare al massimo la celerità dei lavori per il congiungimento fra Piazza al Serchio e Pieve San Lorenzo, per il completamento della linea Lucca-Aulla e quindi lo sviluppo di nuove comunicazioni e traffici fra la Garfagnana e Spezia e l'Italia settentrionale: poiché sembra che la galleria possa essere terminata o almeno totalmente perforata entro l'anno, sarebbe opportuno accelerare al massimo i lavori di completamento e di armamento di questi ultimi sette chilometri onde fare il possibile per aprire la linea per l'estate prossima, data l'importanza turistica della zona.

In merito a quanto sopra detto per la limitazione in certi casi della concorrenza automobilistica, che vale sia per questa zona che per molte altre, si domanda perché le ferrovie debbano tollerare questa concorrenza sia fra l'altro aumenta la pericolosità delle strade a danno di tutti gli automobilisti (che queste strade pagano abbondantemente, mentre gli autotrasporti non le pagano affatto in misura adeguata), anche dove il servizio della ferrovia è efficiente e può assolvere da solo (con qualche eventuale

perfezionamento, quale, per esempio, qualche fermata in più) a tutte le esigenze delle zone servite. È quanto meno eccessivo pretendere il liberismo più assoluto quando gli esercenti linee automobilistiche non tollerano che ad essi venga fatta concorrenza da parte di altre società: eppure la concorrenza fra due servizi automobilistici è assai meno dannosa per il concessionario, in quanto non vi sono di mezzo impianti fissi che richiedano un minimo di traffico per pagarne almeno la manutenzione. Del resto lo Stato non è forse rigidissimo, anche troppo, nel servizio postale, dove non è ammessa alcuna forma di concorrenza se non con tasse altissime, e così in tanti altri campi di attività, per esempio nella concessione delle farmacie: perché dunque due pesi e due misure, perché il liberismo più sfrenato e ingiustificato solo a danno delle ferrovie?

Dove queste funzionano in modo insufficiente ciò può essere giustificato, in certi casi a titolo temporaneo in attesa di sistemare meglio la ferrovia (esempio: Pistoia, Lucca, Viareggio); ma dove la ferrovia può fare da sola, sia essa statale o privata, non vi è motivo di ingombrare senza ragioni di effettiva utilità pubblica le strade già insufficienti, sfruttandole senza pagarle, e danneggiando il bilancio dello Stato (in quanto anche se sono linee private la loro passività grava su di esso) con una concorrenza che è poi basata sostanzialmente su un trattamento meno oneroso al personale dipendente, sullo sfruttamento delle aree pubbliche anche come stazioni di sosta e sul solo traffico a tariffa intera lasciando alle ferrovie l'onere delle diverse facilitazioni a carattere sociale (riduzioni per pubblici dipendenti e per favorire manifestazioni, abbonamenti ridottissimi per operai ed impiegati, ecc.).

Nella Svizzera, che pure è una nazione liberale, tutto ciò non avviene assolutamente; e i bilanci ferroviari sono in attivo (pur con gli onerosissimi ammortamenti, derivanti dalla mancata svalutazione della moneta) nonostante che le tariffe siano inferiori a quelle degli autoservizi, almeno sulla rete statale e su molte ferrovie private.

Addivenendo a modificazioni della legislazione attuale in materia di trasporti automobilistici in concorrenza — come del resto è da più parti invocato — potrebbero spostarsi anche i limiti di convenienza dell'esercizio di certe linee ferroviarie; e con quali ripercussioni favorevoli sul bilancio ferroviario è facile immaginare.

Sempre nella provincia di Lucca, un problema di notevole interesse è costituito dalla tranvia Lucca-Pescia, che serve una zona ricca e densamente popolata.

Il bilancio di questa linea è sempre stato attivo e sarebbe quindi auspicabile e giustificato un radicale ammodernamento di questo servizio mediante spostamento della linea in sede propria e conseguente rinnovamento dell'armamento. Il potenziamento di questa linea trova ragione, oltre che nel traffico già notevole e suscettibile di assai maggiore sviluppo in quanto congiunge due centri importanti legati da intense relazioni, nell'opportunità di liberare la strada provinciale non solo dall'attuale impianto tranviario in sede promiscua ma anche dalla prospettiva di un intenso traffico di autobus per cui essa non sarebbe più sufficiente e richiederebbe costosi lavori di allargamento, oltre, in seguito, ben maggiori spese di manutenzione. Inoltre è da tener presente che la tranvia possiede moderni ed efficienti impianti di sottostazione di conversione a Pescia, deposito ed officina ben attrezzati e cinque vetture a carrelli ancora in buono stato che, acquistando tre nuove vetture e due o tre rimorciate per le corse da Lucca a Pescia, possono servire utilmente ancora per alcuni anni come riserve e per servizi locali ed urbani: tutto materiale che altrimenti andrebbe praticamente perduto. Al contrario l'esistenza di un efficiente ed economico servizio con impianti fissi favorirà un razionale sviluppo urbanistico dell'abitato di Pescia verso la stazione ferroviaria e l'autostrada; inoltre esso permetterà, mediante l'uso dei carrelli trasportatori per lo scartamento ridotto, l'inoltro diretto dei carri merci delle ferrovie dello Stato fino al mercato dei fiori di Pescia, dove potranno essere caricati e scaricati direttamente (con un piccolo scalo apposito che potrebbe essere anche sotterraneo) senza gli attuali trasbordi assai dannosi per merce tanto delicata e con maggiore celerità di inoltro; problema di non lieve interesse, data l'importanza di questo mercato per tutta quella regione e il notevole numero di carri che le Ferrovie dello Stato caricano giornalmente.

Lo spostamento della linea in sede propria si presenta quindi come la soluzione più vantaggiosa, di realizzazione non troppo impegnativa economicamente data la facilità del terreno e la possibilità di riutilizzare parte dei materiali dell'attuale impianto, nonché la facilità di trovare rotaie d'occasione per la sostituzione dell'armamento (troppo vecchio

e leggero per essere reimpiegato vantaggiosamente) nella nuova sede. Trattandosi di lavoro atto ad assorbire molta mano d'opera come spesa prevalente, la sistemazione di questa linea secondo i criteri sopra indicati potrebbe essere inserita anche nel piano Vanoni.

Del piano Vanoni si è parlato anche a proposito della ferrovia Arezzo-Sansepolcro, importantissima comunicazione che dovrà sostituire con diverse caratteristiche (scartamento normale, tracciato diverso e assai più breve, trazione elettrica a corrente continua 3.000 Volts) la vecchia linea ridotta distrutta dalla guerra. È sommamente opportuno che anche questo problema, cui è legata moltissimo l'economia di Arezzo e della valle tiberina, sia affrontato e risolto quanto prima, anche in relazione al decisivo contributo che i lavori relativi darebbero all'eliminazione della disoccupazione per un lungo periodo di una vasta zona particolarmente povera di altro lavoro. Nello stesso tempo si provveda ad aprire al più presto anche al traffico viaggiatori il tratto già ricostruito Sansepolcro-Umbertide (già in esercizio per le merci, ci risulta), ed all'ammodernamento di tutta la ferrovia centrale umbra (Umbertide-Terni) che è in condizioni veramente pietose.

Ultimo problema su cui è opportuno che mi soffermi, sia perché sono stato relatore in questa Camera del noto recente Accordo italo-sammarinese, sia perché riguarda una zona non troppo distante da Firenze e mèta continua di gite turistiche dalle città toscane, è quello della ferrovia Rimini-San Marino, la cui ricostruzione risulta ancora stagnante nelle pastoie burocratiche. Anche qui se la società concessionaria dimostra di non volersi interessare alla ricostruzione (e non si può certo dire che essa si sia data molto da fare in questi dieci anni!), si proceda rapidamente alla revoca della concessione e alla liquidazione delle spettanze, affidando ad altra società che dimostri maggiore buona volontà e intraprendenza la ricostruzione e l'esercizio della ferrovia, che oltre tutto sono garantiti da precise clausole dell'accordo concluso tra i Governi dei due Stati. In particolare si raccomanda che la ferrovia venga riorganizzata razionalmente, con materiale rotabile moderno e non mettendosi a riparare quello ormai vecchio di 30 anni, affinché possa avere un esercizio efficiente ed economico, con treni leggeri, comodi e veloci, atti a richiamare sulla linea grandi masse di turisti nella stagione estiva.

Onorevole ministro, abbiamo voluto passare in rassegna dopo alcuni problemi generali, le varie questioni ferroviarie che interessano la regione toscana e quelle con essa confinanti. L'elenco è stato forse lungo, ma non è stato esaurito.

Prima di chiudere, mi sia consentito soltanto un accenno a tre punti. Essi sono:

1^o) la ricostruzione della ferrovia a scartamento normale Massa Marittima-Follonica, lievemente danneggiata dalla guerra e lasciata poi in completo abbandono, nonostante che essa servisse un vasto bacino minerario ed avesse un traffico merci tale da assicurare da solo un bilancio attivo alla linea negli anni dell'anteguerra;

2^o) la possibilità di un'interessante valorizzazione turistica della ferrovia marmifera di Carrara, mediante corse di automotrici dai centri balneari della Versilia nella stagione estiva, con opportuna propaganda ed iniziative complementari;

3^o) l'opportunità di istituire una tratta — da principio trisettimanale, poi eventualmente quotidiana — per il trasporto di 40 automobili private tra Firenze e Roma, durante le ore notturne, in modo da metterle a disposizione dei proprietari al mattino a Roma per il loro uso in città. Questa ultima proposta, espressa dalla camera di commercio di Firenze, che ne ha anche prospettato gli estremi di orario, rappresenterebbe, se accolta, una applicazione nel nostro paese di un sistema adottato, e molto utile, in altri Stati europei.

E chiudo, onorevole ministro, questo mio forse troppo lungo intervento con un augurio — che non traduco per tutte le questioni illustrate nella sollecitazione di precisi impegni attraverso correlativi ordini del giorno, tanta è la fiducia nella cosciente responsabilità della sua vigile opera di Governo — ; col voto, cioè, che i rilievi e le segnalazioni che mi sono permesso di sottoporre alla considerazione della Camera e del Governo, proprio per lo stesso amore che ella porta ai problemi ferroviari, non siano stati vanamente avanzati! (*Applausi al centro — Molte congratulazioni*).

Presentazione di un disegno di legge.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Mi onoro presentare il disegno di legge:

« Autorizzazione all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a contrarre mutui col Consorzio di credito per le opere pubbliche fino a concorrenza di ulteriori 40 miliardi di lire per le opere patrimoniali e di ripristino » (1840).

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione competente, con la consueta riserva per la sede.

Si riprende la discussione.

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

« La Camera,

considerato il grave danno occasionato alle ferrovie dello Stato dall'accordo 15 settembre 1953 con l'A. N. A. C. ed i maggiori danni che da esso si prospettano per l'avvenire,

impegna il Governo
a denunziarlo ».

L'onorevole Graziadei ha facoltà di parlare e di svolgere l'ordine del giorno.

GRAZIADEI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, potrebbe sembrare che anche quest'anno l'esame del bilancio dei trasporti dovesse svolgersi con le vicende degli anni precedenti, che tutto — salvo la diversa entità delle cifre — si prospetti come prima, né peggio né meglio, che la discussione dovesse esaurirsi nelle nostre critiche, nelle apologie dei nostri dirimpettai e in una decina di ordini del giorno tutti destinati, accolti o meno, alla triste sorte dell'oblio.

Penso invece che quest'anno, salvo lo stesso desolante vuoto e le stesse diserzioni, nella discussione sul bilancio dei trasporti vi sia qualche cosa di diverso, anche se le cifre, pur differenti, parlino lo stesso linguaggio.

Noi affrontiamo questa discussione in un clima che potrei definire nuovo, dinanzi ad un Governo nuovo, dinanzi ad un ministro nuovo, il quale ha arricchito la sua robusta competenza in questa materia attraverso il rapporto diretto, immediato con i più svariati problemi del traffico. E nello studio di questi problemi spesso è stato costretto a prendere contatto con gli studiosi, con i funzionari, con il personale che egli non ha disdegnato di ricevere, per cui ne è derivato un rapporto umano, che

fa sorgere una rosea speranza in tale delicato settore della vita nazionale.

È su questo terreno che in sede di Commissione dei trasporti, da lei, onorevole ministro, presieduta per molti anni, noi ci siamo incontrati, e pur partendo da posizioni ideologiche molto diverse, abbiamo spesso, con uno sforzo comune, raggiunto la unanimità dei consensi, senza preoccuparci di chi facesse più passi innanzi.

In aggiunta a tutto questo vi è la relazione dell'onorevole Bima. Devo rendere omaggio allo studio pregevole ed accurato dell'onorevole relatore, e devo riconoscere che i dati fornitici rivelano nell'estensore la piena conoscenza dei problemi del traffico, di quello ferroviario in particolare, nonché la grande capacità dell'indagine, tale da fornire tutta una varietà di elementi che potrebbe ben costituire la base completa per un esame il quale potrebbe essere assai esauriente, se i limiti di tempo volontariamente accettati da tutti i settori di questa Camera non ci costringessero alla brevità.

Non completerei però il mio pensiero se non aggiungessi subito che non mi sento di raccogliere il grido di guerra dell'onorevole Bima contro la rotaia con il quale si conclude lo studio, relegando la ferrovia fra gli strumenti ormai logori e tramontati di un progresso che non sarebbe più tale solo perché superato da una diversa realtà.

La crociata (non per liberare, ma per costruire un sepolcro: quello della strada ferrata) non ci può trovare consenzienti, pur ammettendo, in casi particolari, che la sclerosi di alcune arterie marginali impone la necessità di veder ricostituita la linfa vivificante attraverso una sostituzione di servizi. Ma ciò con le dovute cautele ed a determinate condizioni. E si noti che la conclusione cui arriva il relatore, trova riscontro nella introduzione generale, sì che si rafforza il sospetto che la ricerca dell'indagine, pur vasta e senza restrizioni, sia stata condizionata, forse anche senza volerlo, dalle soluzioni alle quali l'onorevole Bima arriva al termine della sua fatica. E vi arriva mettendo a fuoco le varie cifre del bilancio sul quale, io penso, occorre portare per prima il nostro esame. Cosa che io farò soffermandomi particolarmente sul bilancio dell'azienda ferroviaria.

Purtroppo, ancora una volta la Camera è chiamata a discutere ed approvare un bilancio che non risponde alla situazione reale. Infatti, mentre ci si chiama ad approvare un bilancio preventivo, con un *deficit* di 42

miliardi, ci si fa conoscere che tali previsioni sono già superate e che le previsioni aggiornate fanno salire il disavanzo a circa 73 miliardi.

Verrebbe da domandarsi se quest'ultima cifra possa considerarsi, almeno essa, attendibile. Noi riteniamo che non lo sia e che altri aggiornamenti dovranno apportarsi al bilancio. Ma consideriamola pure buona, perché essa è sufficiente a dimostrare con quanta lungimiranza vengono impostati i bilanci. Tale constatazione basterebbe da sola a giustificare e spiegare il nostro voto contrario. Essa però non è sola, molte altre ve ne sono, che a nostro avviso sono di fondo, che altre volte abbiamo sostenuto e che sosteniamo ancora, sia pure a costo di ripeterci, perché consideriamo questo come un dovere per dare il nostro contributo al migliore andamento di questa grande azienda di Stato, la più grande azienda di Stato che abbia il nostro paese.

Essa si presenta quest'anno all'esame del Parlamento con un disavanzo che supera sensibilmente quelli verificatisi finora. Che cosa concludere? Forse che la gestione statale debba considerarsi negativa? Forse che sia necessario aumentare ancora e sensibilmente le tariffe ferroviarie? Che i ferrovieri siano troppi o costino troppo? Tutte le conclusioni cui sono pervenuti molti tra coloro che si sono occupati in questi ultimi tempi del disavanzo ferroviario, sono da considerarsi non valide, mentre a mio avviso la risposta deve ricercarsi in altra direzione.

Ma vorrei prima esaminare brevemente le tre domande precedenti. La gestione statale è negativa? Per rispondere affermativamente a questa domanda si dovrebbe dimostrare che le aziende private del genere hanno un andamento di gestione attivo. Poiché la grandissima maggioranza delle ferrovie concesse all'industria privata è invece deficitaria e pesa sull'erario in misura maggiore in proporzione delle ferrovie dello Stato, non può attribuirsi il passivo alla negatività della gestione statale.

Seconda domanda: è giusto ricorrere ad un nuovo aumento delle tariffe? Gli argomenti portati dai sostenitori di questa tesi sono noti: le spese si sono moltiplicate rispetto al 1938 — dice l'onorevole Bima — di 64 volte, le entrate di sole 48 volte. Di conseguenza sarebbe necessario colmare questa differenza, sarebbe necessario un adeguamento delle entrate alle spese, attraverso un aumento delle tariffe.

Quanti argomenti si potrebbero portare contro questa tesi! Tutti gli inasprimenti

tariffari sin qui adottati, sono stati presentati come necessari per ridurre il disavanzo; ma nessuno di essi ha portato al risultato previsto. Inoltre, in che misura un aumento dei trasporti contribuirebbe a diminuire il numero di chi si serve della ferrovia o, quanto meno, ad impedire il naturale aumento del traffico? L'ultimo aumento del 1952, che a tre anni di distanza continua ad avere ripercussioni negative sul traffico, sconsiglia un provvedimento di questo genere, che, mentre avrebbe ripercussioni negative per le ferrovie dello Stato, sarebbe positivo solamente per la concorrenza.

Io leggevo una pubblicazione della direzione generale sull'attività dell'azienda nel 1954. A pagina 23, nel segnalare la quantità dei viaggiatori-chilometro, si precisa che, mentre nel 1953 si sono avuti 22 miliardi 342 milioni viaggiatori-chilometro, nel 1954 tale cifra discese a 21 miliardi 419 milioni, con una variazione in meno del 4,14 per cento. Elemento che io credo occorra ponderare seriamente prima di accingersi ad un qualsiasi ritocco delle tariffe.

Ultimo argomento contrario ad un eventuale aumento delle tariffe è l'inevitabile ripercussione che esso avrebbe sul costo della vita e sull'ulteriore peggioramento del tenore di vita.

Sul terzo interrogativo, circa il numero e, quindi, il costo dei ferrovieri, mi tratterò in seguito e dimostrerò che non in questa direzione si deve ricercare la spiegazione del disavanzo.

Ma allora, quali sono i motivi del disavanzo? I motivi veri, effettivi, della passività, sono da ricercarsi — secondo noi — nella contraddizione, instaurata dal fascismo ed accentuatasi negli ultimi anni, che vuole le ferrovie dello Stato come azienda autonoma, ma impone una gestione tutt'altro che autonoma, e simile, invece, a quella dei vari ministeri.

Se le ferrovie dello Stato sono un'azienda autonoma, alla quale lo Stato chiede autosufficienza, come si può imporre a questa azienda di prestare i propri servizi alle altre amministrazioni gratuitamente o quasi? Quanto pagano alle ferrovie, l'amministrazione delle poste, quella militare e le altre?

Quanto dovrebbero pagare, invece? Sono decine di miliardi che vengono sottratti così dai prodotti del traffico, e contribuiscono in tal modo a gonfiare il passivo del bilancio ferroviario.

Si può convenire che, paghi lo Stato direttamente i servizi prestatigli dalle ferro-

vie o li paghi attraverso le sovvenzioni per coprire il passivo, la sostanza non cambia molto.

Ma esiste una differenza: se lo Stato paga i trasporti, vi sarà una maggiore chiarezza di bilancio, che in ultima analisi significa riconoscimento effettivo della « caratteristica di azienda autonoma ».

L'autonomia che viene negata alle ferrovie dello Stato quando si tratta di pagare i trasporti effettuati, viene invece imposta quando si tratti di far gravare sul loro bilancio gli oneri per le pensioni.

Nessuna amministrazione statale paga, sul proprio bilancio, le pensioni dei suoi dipendenti. Le ferrovie dello Stato sì, perché esse sono « azienda autonoma ».

L'autonomia che lo Stato nega, di fatto, quando si tratta di pagare, la impone quando vuol far pagare.

TROISI. Vi è il contributo di 10 miliardi.

GRAZIADEI. Anche questo dirò, onorevole Troisi.

Bisogna convenire che questo sistema è troppo comodo, ma non altrettanto giusto e corretto.

E si tenga presente che le pensioni gravano sul bilancio delle ferrovie dello Stato (e qui mi pare che erri la relazione dell'onorevole relatore) per 52 miliardi dei quali (ecco che lo dico, onorevole Troisi) solo 10 vengono rimborsati dal tesoro.

Onorevole ministro, queste considerazioni relative alle false passività, agli oneri fittizi e artificiali, questi computi capziosi non li ho appresi dai libri e dalle pubblicazioni che trattano questa materia, li ho appresi dalla viva voce di chi considero mio insigne maestro, ci sono pervenute da una cattedra molto stimata: li ho appresi da lei, onorevole ministro, quando era presidente della nostra VIII Commissione. Ed ora dovremmo dimenticare questo e unirvi anche noi al *delenda Carthago* degli industriali dell'autotrasporto che affilano la scure per colpire, gradatamente, iniziando dal frascame, i rami prima e il tronco poi? Dovremmo anche noi nell'anno in cui si compie il mezzo secolo di vita della statizzazione delle ferrovie, tramutare l'inno del progresso nel canto funebre delle ferrovie dello Stato, nell'epicedio triste da celebrarsi sull'altare della gomma e degli autotrasporti monopolistici?

Ed ecco un altro aspetto della questione: quanti chilometri di linee non produttive le ferrovie dello Stato devono gestire per esigenze di carattere sociale? Quanta merce le ferrovie devono trasportare a tariffa molto in-

feriore dei costi? Si prenda l'esempio dei prodotti ortofrutticoli il cui trasporto è in passivo e si aggira sui tre miliardi annui. Siamo d'accordo che questi servizi devono essere prestati dalle ferrovie, perché sono proprio questi servizi di carattere sociale che caratterizzano l'azienda di Stato. Ma, poiché sono fatti nell'interesse del paese e poiché sono un dovere che lo Stato ha verso i cittadini, è lo Stato nel suo insieme che deve sopportarne l'onere e non farlo gravare interamente sulle ferrovie. Si faccia il conto dei rimborsi che le ferrovie devono avere per questi servizi sociali e per le pensioni e si vedrà che il passivo delle ferrovie non è conseguenza di una gestione effettivamente deficitaria, ma soltanto di una errata impostazione di bilancio. Chiarezza di bilancio esige che l'impostazione del bilancio medesimo venga corretta. Si tratta di sapere se le ferrovie sono considerate un'azienda autonoma di carattere industriale o un servizio come tutti gli altri che lo Stato esercita per la collettività. Io desidero ricordare che nessuno lamenta il passivo della pubblica istruzione o della giustizia, e se si chiede alle ferrovie di eliminare il loro passivo, si paghino i servizi che esse prestano. Da parte nostra siamo lieti che questa esigenza, sulla quale noi insistiamo da anni, sia ormai condivisa anche da altri settori.

Si fa ancora un po' di confusione quando si prospetta, come fa il relatore, come una delle contropartite la necessità che le ferrovie ascrivano alla parte passiva del bilancio l'onere degli interessi del capitale e dei relativi ammortamenti. Si dica allora se le aziende private concessionarie di servizi ferroviari hanno lo stesso obbligo. Certamente no, ma ciononostante verranno loro concessi circa 13 miliardi.

A proposito delle ferrovie in concessione, i cui passivi si sono voluti aggiungere a quelli della azienda ferroviaria, si è proprio sicuri che tali passività veramente sussistano e sussistano nella entità riportata nei rispettivi bilanci? E anche se i bilanci rispecchiassero fedelmente la situazione contabile, quale giudizio si potrebbe dare quando i gestori delle concessionarie sanno già in precedenza che ogni disavanzo sarà comunque colmato dallo Stato, eterno dispensatore a favore di queste piovre mai satolle?

Ella, onorevole Angelini, è proponente del progetto di legge n. 427 con cui si dettano norme per la espropriazione degli stabilimenti industriali che si rendano inattivi. Si dice che, nel corso delle trattative per la formazione del Governo del quale ella fa ora parte, al

tavolo delle concessioni reciproche, ella stesso abbia dovuto rinunciare a vedere discutere tale sua proposta.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Non è esatto. Non sono rinunciatario in niente.

GRAZIADEI. Riporto quello che si è letto sui giornali nei giorni della formazione del Governo, e non soltanto su quelli della nostra parte, ma su quelli di altre correnti e di altri partiti. D'altra parte una siffatta affermazione non è stata smentita prima di ora. Comunque prendo atto volentieri di quanto ella mi dice ora. Guardi però che, anche se così fosse, il fatto non ci meraviglierebbe molto, quando si pensi che tale rinuncia sarebbe ancora modesta nei confronti di quelle più rilevanti e penose che è stato costretto a concedere lo stesso Presidente del Consiglio dei ministri. Ma quella proposta è un sintomo del suo orientamento. Ecco un altro banco di prova per lei, onorevole ministro, e per il Governo.

« Rinnovarsi o perire » fu conclamato con la emanazione della legge 2 agosto 1952; ma a distanza di tre anni, malgrado le modifiche e le sottili interpretazioni della legge, l'ammendamento è ancora di là da venire e le concessionarie aspirano a grandi boccate il generoso ossigeno statale.

Esamini, onorevole ministro, prima di ogni altro provvedimento la possibilità della immissione nella rete statale di queste ferrovie secondarie, e la esamini prima di disporre l'eventuale sostituzione del tratto in concessione con il servizio statale parallelo, così come è previsto alla lettera c) dell'articolo 1 della citata legge.

Un buon esempio ci è stato offerto dalla chiesta statizzazione della linea Siena-Buonconvento-Monteantico, il cui disegno di legge è stato discusso l'altro giorno dalla Commissione trasporti in sede legislativa e la relativa approvazione è stata rinviata solo per alcuni chiarimenti circa la misura del prezzo convenuto. Speriamo che si tratti della prima rondine di questo Governo per una promettente primavera.

Occorre — io penso — continuare in questa direzione e a operazione compiuta, allora e solo allora, tenendo sotto gli occhi l'intero panorama della rete ferroviaria, potrà parlarsi di eventuale ridimensionamento dell'azienda, novellamente strutturata e con gestione effettivamente autonoma. Perché, se si guarda bene al fondo di tale questione, ci si accorge che il problema è quello di riconoscere finalmente e di fatto, in tutte le sue conseguenze, l'autonomia effettiva delle ferrovie

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 22 OTTOBRE 1955

dello Stato, che oggi non esiste affatto. La conferma, oltre a quanto si è detto, ci viene ancora dai bilanci. Ella, onorevole Bima, nella sua pregevole relazione richiama l'amministrazione delle ferrovie dello Stato alla necessità di una maggiore ponderatezza nella valutazione delle previsioni. Di quali previsioni ella parla? Di quelle che escono dall'amministrazione ferroviaria, o di quelle che, rimanipolate dal Ministero del tesoro, vengono sottoposte all'esame del Parlamento?

Tenga conto di questo e ne tragga nuovi elementi di giudizio sulla autonomia attuale. Ed è evidente che tale stato di cose deve aver termine.

L'onorevole Bima accenna, nella sua relazione, al « colpo terribile » dato dal fascismo all'azienda ferroviaria con la esautorazione del consiglio di amministrazione per l'insediamento alla sua presidenza del ministro, perché da allora la politica continuamente soprafface la tecnica e perché si creò il famoso « imbroglio dei controllori-controllati ». L'onorevole Bima sostiene la necessità di correggere gli errori del passato e cita quanto l'onorevole ministro ebbe a dire a tale proposito due anni fa, per concludere con la necessità che la riforma dell'azienda debba impennarsi sul cardine dell'autonomia e responsabilità, che si raggiunge con « la differenziazione dei compiti del ministro da quelli dell'amministrazione ferroviaria ». Tale obiettivo si raggiunge, secondo l'onorevole Bima, sollevando il ministro dalla falsa posizione datagli dal fascismo di presidente del consiglio di amministrazione. Si citano i lavori della commissione Berruti e ci si augura che le modificazioni apportate al progetto da essa elaborato ne costituiscano un perfezionamento.

Onorevole ministro, i tempi per l'attuazione della riforma stringono. È tempo che il Parlamento sia informato dell'indirizzo che si vuol dare a questa azienda. Se si deve credere a quanto pubblicato dalla stampa, il progetto elaborato dalla Commissione Berruti propone una riforma dell'azienda nel senso indicato dall'onorevole Bima e da lei, onorevole ministro, nella sua relazione di due anni fa: « il ministro fuori del consiglio di amministrazione, con l'incarico di controllarne gli atti ». Secondo noi è solo questa la giusta strada sulla quale occorre avviarsi. Ma il progetto che ella, onorevole Angelini, ha trasmesso al ministro per la riforma, come proposta del ministro dei trasporti, lascia invariata la struttura creata dal fascismo e pertanto nessuna reale riforma

ma viene proposta dal ministro dei trasporti.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. L'ho presentato, con le mie riserve, perché era già pronto.

GRAZIADEI. Ne prendo atto. Siamo in un equivoco: quale strada, onorevole Angelini, si intende seguire per la riforma dell'azienda? Quella da lei indicata come relatore o quella da lei proposta come ministro?

Può essere che il progetto trasmesso alla riforma, di cui abbiamo letto sulla stampa, non rispecchi l'opinione del ministro dei trasporti e che ella lo abbia ereditato e la sua interruzione ne è una conferma. Ma è necessario che su questo problema il Parlamento conosca la strada che il Governo intende seguire. È necessario che ci si informi del giudizio che ella dà su questa materia.

Da quanto ho sin qui esposto si possono trarre gli elementi per dare una giusta impostazione al problema dei « rami secchi ». La relazione dell'onorevole Bima tende a dimostrare che occorre tagliare, decisamente. Ripeto: i dati che egli ha elaborato, i prospetti allegati alla relazione sono in funzione di questa tesi.

A nostro avviso il problema va impostato diversamente. È vero o falso che il bilancio, com'è attualmente impostato non rispecchia l'effettivo andamento della gestione ferroviaria? E se è vero, come abbiamo dimostrato e come lo stesso onorevole Bima riconosce, sia pure in parte, come si può prendere lo spunto dall'attuale situazione di bilancio, per giungere alla conclusione che occorre tagliare, sopprimere tronchi di linea ferroviaria? Quale attendibilità si può dare a calcoli sulla passività dei tronchi di linea quando nelle spese si fanno gravare le pensioni (che ingiustamente figurano sul bilancio, come si è detto) e nei prodotti del traffico non si comprendono quei servizi che le ferrovie compiono per conto di altre amministrazioni o per esigenze di carattere sociale?

Non possono venirne che risultati inesatti.

E sulla base di questi dati inesatti non si può chiedere a noi di autorizzarvi ad iniziare la distruzione di questo ingente patrimonio nazionale che non è passivo, perché siamo tutti d'accordo che la sua passività è artificiosa.

Si dia al bilancio una impostazione giusta e ci si avvedrà che non ci si trova dinanzi ad un corpo malato che occorre amputare di alcune sue parti. Se non si vuole limitare

l'esame all'insieme della rete ferroviaria, ma si vuole estenderlo alle singole parti, lo si faccia, ma vi si premetta la doverosa correzione delle cifre.

È troppo comodo far gravare sulle ferrovie degli oneri che non sono di competenza delle ferrovie, sottrarre loro delle entrate che è doveroso corrispondere loro e poi concluderne, come conclude il relatore: solo 21 linee sono attive, su 240. Non è nostra intenzione difendere quanto non si può difendere, ma non possiamo seguirvi su questa strada se prima non si fanno calcoli maggiormente attendibili.

D'altra parte, consentiteci di farvi una domanda: in che modo si attua lo smantellamento delle ferrovie, o, se preferite, tanto per usare un vocabolo di moda che pare vi stia molto a cuore, il loro ridimensionamento?

Per ogni tratto di linea chiusa al traffico, viene istituito un servizio automobilistico sostitutivo, che viene affidato in appalto a ditte autotrasportatrici private, le quali ricevono un compenso per ogni autobus-chilometro.

Poiché tali servizi vengono effettuati su linee a scarso traffico, non è da escludersi che questo sistema lasci permanere un passivo, che sarebbe sopportato unicamente dalle ferrovie poiché l'appaltatore, non interessato al volume del traffico riceverebbe comunque il compenso stabilito, che comprende, ovviamente, un margine di utile.

I servizi sostitutivi sono dunque, prima di ogni altra cosa, nella impostazione attuale, un mezzo facile per aumentare i guadagni degli autotrasportatori a carico del bilancio di una azienda statale.

Ma quello degli utili è solo un aspetto dei guadagni che dal «ridimensionamento» derivano agli autotrasportatori privati: essi si tolgono dai piedi definitivamente il mezzo concorrente; non solo, ma lasciano che l'onere eventuale gravi sulla gestione del concorrente rotaia.

Posto in questi termini, che sono quelli reali, il ridimensionamento appare per quello che effettivamente è, cioè la parziale alienazione di una azienda statale, la più grande che esista in Italia, ai privati. Questo, e solo questo, è il risultato che voi otterrete.

Né ci si venga a dire che le ferrovie possono gestire esse stesse direttamente i servizi sostitutivi. Nelle condizioni attuali le ferrovie non lo possono: lo impedisce l'accordo del 15 settembre 1953, vale a dire l'accordo «Anac»-ferrovie dello Stato. Con quell'ac-

cordo le ferrovie dello Stato si impegnano ad affidare alle ditte private i servizi sostitutivi. E a quali ditte private? A quelle che in una libera gara offrono forse le condizioni più vantaggiose per le ferrovie? No: a quelle invece che vengono indicate da una commissione prevista dall'accordo stesso, nella quale siedono, insieme coi rappresentanti delle ferrovie e della motorizzazione civile, i rappresentanti degli autotrasportatori, tenuto conto degli interessi delle aziende che operano nella zona in cui si deve istituire il servizio automobilistico.

Ponti d'oro, dunque, alle grandi imprese degli autotrasporti, le quali possono dividersi tranquillamente e senza alcun rischio l'appetitosa torta delle ferrovie.

Non volete ottenere questo risultato? Dimostratecelo con il solo mezzo possibile: la denuncia dell'accordo «Anac»-ferrovie dello Stato. Noi vi chiediamo formalmente questo atto, che deve cancellare un accordo che costituisce un atto di donazione delle ferrovie; perché vi neghiamo il diritto di regalare ai privati un patrimonio che dallo Stato vi è affidato perché lo arricchiate, non perché lo distruggiate.

A proposito di patrimonio, l'onorevole relatore ha accennato ad una cifra interessante, e desidero dargliene atto: ha comunicato a quanto ammonta oggi approssimativamente il patrimonio delle ferrovie dello Stato, cioè di una azienda nostra, di tutti. Nel contempo desidero segnalare una lacuna nella relazione: il prospetto dell'aumento del patrimonio delle ferrovie dello Stato di anno in anno, perché solo così noi potremo avere una visione completa dell'azienda ferroviaria.

L'onorevole Bima ha arricchito la sua esposizione di preziosi allegati, e ciascuno di essi suona una nota triste, così come triste suonerebbe per ogni azienda industriale. Io penso che ogni buon ragioniere non dimentica mai, nei dati comparativi, l'entità patrimoniale, da quella iniziale a quella aggiornata. Invece si è segnalato soltanto a quanto ammonta oggi il patrimonio dell'azienda. È una cifra enorme, sbalorditiva; 3.500-4.000 miliardi. E non si tratta solo di rivalutazione, ma si tratta anche di aumento di ricchezza, si tratta di patrimonio che si espande su tutto il territorio dello Stato, apportando dove arriva progresso e civiltà.

E voi vorreste sminuire questo patrimonio? Poiché svelle il binario significa distruggere parte di questa immensa ricchezza dello Stato.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 22 OTTOBRE 1955

Di fronte a questa vostra furia devastatrice noi non opporremo una contrastante furia conservatrice...

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Presidente della Commissione*. Non ci mancherebbe altro che diventaste conservatori!

GRAZIADEI. Potrebbe darsi che noi avessimo questo interesse, quando si trattasse, però, di conservare un patrimonio dello Stato e non di liquidarlo. Noi vi diciamo solo di discutere, di studiare il problema del bilancio, che, se sgrossato dai pesi inutili ed apparenti che tutti conosciamo, non sarà né angoscioso né drammatico, di studiare e discutere per trovare, insieme, le soluzioni più soddisfacenti atte a migliorare e ad arricchire sempre più questo patrimonio dello Stato.

Vi diciamo, subito, però che non vi lasceremo a cuor leggero smantellare 2817 chilometri di linee che voi catalogate fra quelle a scarsissimo traffico, tenendo come prospettiva lo smantellamento di altre linee per 6600 chilometri, di quelle catalogate a scarso traffico. Vi fu — si legge nella relazione — un certo periodo di fervore di costruzioni ferroviarie, qualificato come il periodo della « febbre delle costruzioni ferroviarie »; è esatto, come è esatto, però, dinanzi a queste cifre — che pur debbono avere un significato — che oggi ci troviamo di fronte ad altro accesso febbrile ben più grave: quello della distruzione ferroviaria, della quale è permeata da cima a fondo la relazione dell'onorevole Bima. Ed è preoccupante il fatto che laddove si indicano i motivi che influiscono sulla non completa efficienza del mezzo ferroviario, come, per esempio, la limitata velocità dei treni, che è inferiore persino a quella dell'anteguerra, nessuna proposta, nessuna prospettiva, nessun suggerimento ci viene dall'onorevole relatore. Par che ci dica: vedete? I treni vanno come lumache, mentre l'auto sfreccia superbamente, a velocità inebrianti, sulle nostre strade.

Vedete, è così! Non c'è nulla da fare... aboliamo i treni! Eppure, tutti sanno i motivi di questa limitata velocità. I nostri tecnici, i nostri funzionari, anche i più modesti vi sanno dire che cosa occorre per superare di gran lunga le velocità attuali, per superare, gareggiando, le velocità dei treni delle altre nazioni. Da tutti è sentita, onorevole relatore, l'esigenza di un maggiore studio, di una più intensa ricerca per il miglioramento e l'aggiornamento dei servizi ferroviari sia per ciò che riguarda i materiali, sia per ciò che riguarda metodi

nuovi nel trasporto merci e viaggiatori. Veda, per esempio, giorni or sono, insieme, abbiamo ascoltato una delegazione del personale dell'istituto sperimentale, e la passione e l'attaccamento al proprio lavoro traspariva dall'esposizione che i suoi componenti ci hanno fatto dell'attuale stato della ricerca in ferrovia e del piano su cui essi vorrebbero che invece fosse sviluppata. Dei temi di quella conversazione più ampiamente vi parlerà il collega Bogoni, ma ritengo di non potere fare a meno di citare alcuni dati e alcuni fatti che in quella occasione ci furono riferiti.

Mentre in ogni istituto di ricerca privata si adotta il criterio di avere 3 uomini di inservienza per ogni ricercatore, nell'istituto sperimentale delle ferrovie, su 42 laureati ed una ventina di tecnici dedicati alla ricerca, esistono solo 80 persone circa fra operai, uscieri e amministrativi.

È chiaro a chiunque che la costruzione in cui è installato un istituto di ricerca ha importanza notevole e a volte decisivo per il suo sviluppo. Ora, l'istituto sperimentale non solo non ha avuto mai sede propria, essendo allogato da circa 50 anni nella vecchia stazione di Trastevere, ma oggi è costretto a far eseguire fuori la prova di rottura rotaie per le paurose vibrazioni che esse provocano nel vecchio e lesionato edificio.

È noto ancora che la ricerca esige una notevole larghezza di mezzi, ma nell'istituto sperimentale i dirigenti di ogni laboratorio, ispettori capi, cioè funzionari del grado VI della gerarchia statale non sono autorizzati a spendere più di 500 lire, senza la previa autorizzazione del direttore.

Nella visita il personale dell'istituto altro non ci ha chiesto che questo: superare, nell'interesse dell'amministrazione, l'attuale paradosso orientamento tenuto nei riguardi dell'istituto; sviluppare e migliorare con mezzi adeguati la ricerca in campo ferroviario; centralizzare fin dove è possibile la ricerca in un unico istituto, così come è stato già fatto nelle più importanti ferrovie nazionalizzate; dare a questo istituto al più presto possibile una sede adeguata, come è stato fatto da altri dicasteri; dotarlo infine di personale sufficiente e adeguato alle esigenze del suo funzionamento.

Nulla ci chiesero questi funzionari ed operai dell'istituto sperimentale delle loro rivendicazioni economiche e di carriera. Eppure ne avevano le possibilità e i motivi. Lo ricorda, onorevole Bima?

A queste richieste, che coraggiosamente i funzionari dell'istituto ci hanno prospettato nella loro visita, ci sarebbe un'alternativa: il ridimensionamento del personale, attraverso una riduzione in particolare del personale di ricerca, e specialmente di quello laureato, perché male utilizzato in relazione alla sua preparazione. Ed io penso che ciò non possa essere né proposto né pensato da alcuno. Ma allora occorre intervenire, e con urgenza, a forgiare questo strumento di alto rendimento per il progresso e l'avvenire della tecnica ferroviaria. Giorni or sono leggevo sul *Contemporaneo* questa accorata considerazione: « La situazione degli investimenti scientifici nel nostro paese è drammaticamente deficitaria ». Queste parole sono state scritte dal fisico Carlo Costagnoli, uno dei cinque scopritori dell'antiprotone. È questo un ammonimento ed una protesta insieme. Facciamo in modo che dalla deplorabile indifferenza del Governo di fronte a problemi di tanta gravità ed importanza si salvi il Ministero dei trasporti, affrontando con decisione il problema dell'istituto sperimentale e portandolo a definitiva soluzione. Ecco la strada maestra per irrobustire, potenziare, rendere efficiente l'azienda ferroviaria.

Onorevoli colleghi, sin qui ho seguito i temi della relazione dell'onorevole Bima. Ora non posso farlo più perché l'argomento sul quale desidero soffermarmi è ignorato dal relatore che, nelle 31 pagine della sua dotta e ponderata relazione, non ha trovato posto per il personale delle ferrovie dello Stato. Nel giugno di quest'anno i ferrovieri impiegati nelle ferrovie erano 158 mila 795; nel giugno del 1954 erano 156 mila 619. Non si tratta di un effettivo aumento ma di una breve parentesi, salvo la quale i ferrovieri continuano a diminuire, come avviene dal 1948. Infatti, nel giugno del 1953 essi erano 160 mila 341, mentre nel 1948 erano 191 mila 995. Nello stesso periodo di tempo il lavoro medio dei ferrovieri è aumentato. Dalla media mensile di 6 milioni 401 mila 269 tonnellate-chilometro virtuali rimorchiate nel 1953, si passa nel 1954 a 6 milioni 830 mila 896, e nei primi quattro mesi di quest'anno a 7 milioni 57 mila 372. Dunque, un aumento del lavoro del dieci per cento con personale invariato, anzi leggermente diminuito. Un aumento di circa il dieci per cento del volume del traffico in due anni è un elemento certamente positivo che l'onorevole Bima avrebbe dovuto esaminare nella sua relazione, pur ricca di prospetti, se esso non fosse stato pregiudizievole alla tesi che egli si riprometteva di

illustrare. Ma il personale è rimasto invariato. Né si creda che fosse in precedenza esuberante. Le piante organiche, impostate, come è noto, con criteri restrittivi rispetto al fabbisogno reale e sul lavoro normale, senza tenere alcun conto dei periodi di punta, sono di tre anni fa, quando il lavoro era minore. Esse sono scoperte di circa 20 mila unità, che i concorsi in atto sono lontani dal coprire. Manca oltre il dieci per cento del personale strettamente necessario. Eppure i treni mai hanno arrestato la loro corsa! Riprova, questa, dei sacrifici e della dedizione dei ferrovieri per garantire il servizio loro affidato.

Per questa dedizione sarebbe stato giusto che ella, onorevole Bima, avesse dedicato qualche riga ai ferrovieri e ai loro problemi. Perché soltanto i sacrifici dei ferrovieri hanno consentito, in questa situazione, il regolare svolgimento del servizio. Si pensi all'elevato numero di treni effettuati nel recente periodo estivo: non si può descrivere quello che i ferrovieri hanno dovuto fare. Né si creda che si tratti di un mese o due di intenso lavoro. Per alcune categorie di ferrovieri è sempre ferragosto! Si pensi che vi sono macchinisti, capitreno, costretti a fare 300 ore di lavoro mensile sulle locomotive, sui convogli in corsa.

Non pensate che questi ferrovieri guadagnino favolose somme di straordinario. Queste categorie non hanno diritto allo straordinario! Tale prestazione, che non è più eccezionale, è in flagrante violazione della legge sulla durata del lavoro in ferrovia. La violazione delle leggi è una caratteristica degli alti dirigenti ferroviari. Si pensi che il direttore generale, in una recente sua lettera, ha dichiarato che il congedo — le ferie annuali — non sono un diritto dei ferrovieri, ma una concessione dell'amministrazione. Il regolamento del personale, che è legge dello Stato, annuncia che « gli agenti hanno diritto di fruire per ciascun anno, a titolo di congedo ordinario, di un periodo di assenza retribuita ». La Costituzione, che è legge fondamentale dello Stato, incalza che le ferie annuali sono un diritto al quale non si può rinunciare.

Evidentemente tutto ciò non ha valore per alcuni massimi dirigenti ferroviari, che pensano di potersi sostituire alla legge, cambiando in graziose concessioni quanto è diritto dei lavoratori. Si spiega così come può avvenire che diverse centinaia di migliaia di giornate di congedo vengano negate ogni anno ai ferrovieri. Vi sono intere categorie di ferrovieri che nel 1955 non godono ancora del riposo settimanale.

È tempo, onorevole ministro, che questo stato di cose abbia termine. È tempo che i ferrovieri tutti possano fruire del riposo, che le ferie vengano concesse, che si punisca chi infrange una legge dello Stato, chi impone turni di servizio più pesanti di quanto è permesso dalla legge. È tempo, infine, che si ponga termine alla deficienza di personale che da troppi anni ormai perdura.

Noi, da questa tribuna, chiediamo che, nell'interesse del paese, del servizio, dei ferrovieri, si assumano le diverse migliaia di nuovi agenti che sono necessari ad eliminare la deficienza del personale.

A questo proposito desidero aprire una breve parentesi per ricordare il problema di una categoria di lavoratori che, pur prestando la loro opera negli impianti delle ferrovie, non fanno parte degli organici dell'azienda ferroviaria: parlo dei dipendenti dagli appalti ferroviari.

Una situazione particolare si è venuta creando nel settore degli appalti ferroviari.

In attesa della loro eliminazione, da tutti invocata, dai passati governi accettata e mai avviata, l'assorbimento da parte dell'azienda ferroviaria della mano d'opera dipendente dagli appalti ha sollevato spesso vivaci discussioni.

Un modesto provvedimento si ebbe con l'assegnazione del beneficio di un particolare punteggio nei concorsi esterni a favore di tali lavoratori. Beneficio che si rilevò quasi nullo, considerati l'età degli appartenenti a detta categoria, il tipo di lavoro al quale sono addetti, i programmi degli esami e tutti gli altri requisiti richiesti.

Di qui, di fronte all'ostinato rifiuto del precedente titolare del dicastero dei trasporti per una definitiva sistemazione, la necessità di far appello al Parlamento; cosa che avvenne attraverso la proposta di legge n. 1215 che, insieme con altri colleghi, ebbi l'onore di illustrare alla Camera il giorno 18 novembre 1954: e la Camera, prendendola in considerazione, autorizzò anche la procedura di urgenza. Poi è passato il ciclone della legge-delega e tutto è stato travolto. Quando, tra gli altri numerosi motivi di opposizione a quella legge, noi di questa parte accennavamo ad una sicura stasi che si sarebbe verificata nell'attività legislativa in corso, prevedevamo la sorte toccata a questa come a tante altre proposte di legge.

A distanza di un anno, malgrado le reiterate premure mie e dei lavoratori interessati alla proposta di legge, scaraventata, io penso ingiustamente, nel calderone della delega, e

malgrado la espressa volontà di questa Camera di vederla definita con voto di urgenza, fino ad oggi è stato sbarrato il normale iter legislativo, né l'atteso provvedimento è stato oggetto di esame da parte del legislatore delegato.

Ma se vi è stasi legislativa, la situazione si sviluppa sui luoghi di lavoro, e si sviluppa in peggio. Il minacciato licenziamento di alcune centinaia di unità ha avuto inizio di esecuzione sotto l'egida del passato Governo, auspice l'onorevole Mattarella.

Oggi i licenziamenti sono stati, in un modo o nell'altro, bloccati, almeno fino alla scorsa settimana.

Quando, all'inizio di questo mio intervento, affermavo che qualcosa di nuovo nei confronti degli altri anni vi era nella presente discussione, ed accennavo al nuovo Presidente del Consiglio, al nuovo ministro dei trasporti, al clima nuovo che spirava in tale dicastero, io pensavo per prima cosa ai lavoratori degli appalti.

Onorevole ministro, le debbo dare atto del suo intervento autorevole, immediato e comprensivo per il blocco dei licenziamenti. Io che voterò contro questo bilancio, desidero riconoscere pubblicamente la buona volontà e lo sforzo da lei attuato per impedire che nelle more dell'emanando provvedimento, sia esso della Camera o del legislatore delegato, altre famiglie venissero ridotte alla fame e alla disperazione.

V'è gente, molta gente, che non sa, che non ha mai compreso che cosa sia una lettera di licenziamento per chi ha una famiglia, per chi ha dei bambini da nutrire. Con la lettera varca la soglia di quella casa la tristezza, il gelo, il buio, la miseria. Una famiglia serena e forse felice, quando perde il lavoro perde il diritto al pane e alla vita. Anche quando le ciglia dei genitori restano asciutte ed il dovere verso i piccoli impone la maschera della serenità, lo sgomento si legge negli occhi dei piccoli, la cui fronte ha forse la prima ruga, e le labbra perdono il loro sorriso.

Onorevole ministro, onorevoli colleghi, questo colsi negli occhi e sulle labbra della mia bambina quando la lettera di licenziamento varcò la mia casa.

Onorevole ministro, nel momento in cui si bandiscono concorsi esterni per integrare gli organici e si violano le leggi per la carenza di personale, ella non può obliare la tragica situazione di questi lavoratori.

È per questo che io chiedo ed attendo con l'ansia che i ricordi mi dettano, a cui si

aggiunge l'ansia angosciata delle migliaia di dipendenti degli appalti ferroviari, una parola che rassereni questa laboriosa categoria che ha la triste sorte di avere due padroni: lo Stato e l'appaltatore; una parola che restituisca a questi ferrovieri, non ancora riconosciuti come tali, la sicurezza del posto di lavoro, la sicurezza cioè della vita e dell'avvenire delle proprie famiglie.

Chiudo la parentesi e riprendendo a parlare del personale ricordo che non si possono ignorare i grossi problemi che devono definirsi in questo tempo.

La data di scadenza dei termini della legge-delega è ormai vicina e vicino è il tempo in cui dovrà sostituirsi il fascista regolamento del personale che ancora fa testo nelle ferrovie con una legge più rispettosa della democrazia repubblicana.

Ma non voglio soffermarmi su questi problemi che forse esulano dalla discussione del bilancio. Soltanto mi limito ad esortare il ministro a non rimanere insensibile alla sete di giustizia di tutti i ferrovieri, sete che si è fatta maggiore dopo alcuni recenti clamorosi episodi. Ho già citato quello dei congedi considerati come concessione che la amministrazione può negare quando le aggrada. Ne aggiungo un altro: il tentativo messo in atto dal direttore generale di licenziare un gruppo di 170 ferrovieri, idonei a mansioni diverse da quelle della qualifica rivestita. Il direttore generale ha dichiarato e scritto di licenziarli perché avevano partecipato a scioperi e quindi non poteva — dice lui — fidarsi di loro. Grazie all'azione sindacale e alla chiara posizione di alcuni dirigenti e uomini politici, tra i quali mi piace ricordare l'onorevole Ariosto, questo tentativo è fallito. Ma esso è sintomatico di una mentalità che non può essere tollerata in chi dirige una grande azienda della Repubblica italiana. Questi discorsi noi ferrovieri esonerati politici, li abbiamo sentiti negli anni in cui ci hanno licenziati.

Ma se questo tentativo è fallito, purtroppo la stessa cosa non è avvenuta per le promozioni del 1° gennaio 1955 dalle quali sono stati esclusi, anche se occupavano i primissimi posti negli scrutini per merito, quei ferrovieri che non erano graditi. Siamo prossimi ai nuovi scrutini.

Le chiediamo, onorevole ministro, di porre termine a queste discriminazioni illegittime che si sono compiute nelle ferrovie dello Stato. Noi conosciamo la sua sensibilità e le diamo atto di buon grado di aver fatte sue e sostenute con forza, in seno al

Governo, le giuste richieste dei ferrovieri sul conglobamento.

È necessario che ella richiami i più alti dirigenti delle ferrovie dello Stato a considerare uguali tutti i ferrovieri e a giudicarli per il loro lavoro; non per il loro pensiero. Vi è ancora qualche funzionario a cui circola nel sangue la lue del ventennio, indegno di mantenere la direzione di impianti della rete ferroviaria, la cui irresponsabilità provocatoria va subito denunziata perché casi come quello che segnalo — io spero che sia un caso limite — non avvelenino gli scali, le officine, gli impianti, gli uffici, tutti i posti di lavoro dove i ferrovieri esplicano la loro attività e lottano anche per un loro migliore domani, ma nell'alveo delle nostre leggi, nel rispetto della Costituzione. Vi è un giornale: *La Tribuna dei ferrovieri*, organo del sindacato ferrovieri italiani, sindacato unitario che raggruppa da solo la maggioranza dei ferrovieri italiani. Questo giornale, come ogni altro, si pubblica con tutti i crismi della legalità, passando attraverso il vaglio del prefetto, del questore, del magistrato.

Ebbene, si è trovato un funzionario delle ferrovie (capo sezione materiale e trazione di Verona) al quale questi controlli non sono bastati ed ha creduto aggiungere il suo, dittatoriale e stupido. Egli ha imposto ai dirigenti sindacali di affiggere il giornale solo se censurato copiosamente nei punti che ha tassativamente indicato.

Qualche ora fa mi è pervenuta la copia del giornale censurato da questo funzionario che si è arbitrato di imporre un provvedimento che dalle nostre vigenti leggi è affidato alle sole autorità specificatamente indicate. Io le mostro il giornale così come è manipolato da questo mancato poliziotto che, non avendo la possibilità, fortunatamente, di vedere dietro le sbarre di un carcere i propri dipendenti, dietro le sbarre pone la prosa serena e pacata, come è possibile controllare, dei redattori e corrispondenti di questo periodico di categoria.

Le chiedo espressamente, onorevole ministro, di intervenire in questo e in ogni altro caso di attentato alle libertà sindacali e democratiche sancite nella nostra Costituzione, e colgo l'occasione per dirle che in tema di libertà sindacali e democratiche e di avvio alla distensione, qualche sintomo di una situazione diversa si nota solo e pallidamente al centro; alla periferia tutto cammina come prima e, in qualche impianto, peggio di prima. E così non può, non deve continuare.

Occorre anche che nelle ferrovie si ponga termine al sistema di affrontare i problemi del personale con la intenzione di non risolverli o di ritardarne per quanto possibile la soluzione. Le ferrovie dello Stato sono sempre l'ultima amministrazione ad applicare le leggi favorevoli al personale e la prima ad applicare le norme che al personale sono sfavorevoli. E nell'attuazione le norme vengono svuotate quanto più è possibile di ogni elemento che possa recare vantaggio al personale.

Bastino alcuni esempi: l'esodo volontario viene negato alla grande maggioranza di chi ne fa domanda, e questo accade solo nelle ferrovie; i benefici per i trentanovisti sono stati applicati dopo oltre tre anni dall'entrata in vigore della legge e ridotti a quasi nulla; la recente legge delegata riguardante la sistemazione dei subalterni utilizzati in mansioni amministrative si vuole non applicarla addirittura. È questo un sistema che va corretto.

Mi permetto un ultimo appello che risuonerà sempre in questa Assemblea, e soprattutto nel paese, fino a quando non sarà raccolto, così come giustizia impone: alludo alla revoca delle punizioni inflitte ai ferrovieri che scioperarono nel marzo 1953.

Chiedo scusa se sono costretto a ritornare su un argomento trattato già negli scorsi anni, e che credo e spero lo sarà anche ora da altri colleghi.

Quelle punizioni rivelarono, allora, solo un sentimento di vendetta degli sconfitti, che cercarono di colpire nei ferrovieri la maggioranza del popolo italiano che col suo voto condannò, inesorabilmente, truffa e sostenitori della truffa, sì che il crimine contro la libertà e la Costituzione si esaurì solo nel tentativo.

Poi la legge della rapina dei voti venne seppellita e, come corollario, seguì il voto del Parlamento del 2 dicembre 1953 col quale le punizioni vennero revocate ed ogni traccia avrebbe dovuto essere dispersa.

E di ciò più di tutti si sarebbero giovati i sostenitori di quella legge. Invece no. Lo spirito di vendetta riaffiorò ancora e la politica della discriminazione e della guerra fredda contro i lavoratori è continuata, perpetuando una situazione di disagio e di illegalità, incompatibile con l'affermata politica di distensione che spesso risuona, ora, sui banchi del governo.

Onorevole ministro, alla ingiustizia di quel provvedimento seguì la volontà limpida del Parlamento, ed a quel voto è seguita anche

una sentenza del Consiglio di Stato che conferma il diritto di sciopero ai dipendenti dei pubblici servizi.

Ella, onorevole ministro, non ha che da trarre le debite conseguenze da questi fatti.

Né si parli di amnistia. Questa estingue l'azione penale che si presume abbia una ragione di fondamento, al momento in cui viene emanato il provvedimento di clemenza; ma Parlamento e magistratura non hanno inteso riconoscere una qualsiasi responsabilità in coloro che affidarono la loro protesta alla diserzione dal lavoro. Esigenza di giustizia, in conformità del voto del Parlamento e della sentenza del magistrato, impongono un'unica soluzione: la revoca pura e semplice dell'odioso provvedimento.

Due anni or sono, chiesi quanto chiedo ora, e l'onorevole Mattarella, che le punizioni, gravissime, aveva copiosamente distribuite in tutti gli impianti, rispose che non da lui dipendeva la revoca, ma dal Governo.

Gli faceva comodo, naturalmente, trincerarsi dietro il ghigno feroce dell'onorevole Scelba, il più illustre rappresentante dei mastini nostrani.

Oggi la situazione è diversa. Ella non è l'onorevole Mattarella, l'onorevole Segni non è l'onorevole Scelba; e le parole che abbiamo intese dal banco del Governo da parte del Presidente del Consiglio e del ministro dell'interno sono un po' diverse da quelle precedenti. Ecco un altro banco di prova, onorevole ministro, per lei e per il Governo.

E io oserei dire che, per quanto si attiene a questo bilancio e alla questione particolare della revoca delle punizioni, una ulteriore diversità allarga la nostra speranza: e cioè i suoi orientamenti democratici, che in molteplici occasioni ha affermato. Ma fino a che punto essi avranno la prevalenza nella compagine ministeriale della quale ella fa parte, tra i suoi amici di cordata con i quali è costretto a camminare e, spesso, a retrocedere? Fino a qual limite giungerà la rinuncia ai suoi sentimenti democratici ispirati, costantemente, al messaggio presidenziale, che, ricordo, abbiamo insieme, io e lei, applaudito con lo stesso calore? Fino a qual punto la ragion di governo sopravvarrà gli imperativi che mente e cuore le dettano, e li mortificherà in una rinuncia che addolorerà noi e lei con la stessa intensità? Ella potrà anche non rispondere a questi interrogativi, anzi le dico subito che non ne faccio alcuna richiesta. Ma una risposta è dovuta: quella della sua azione. E quella

che attendiamo, che attendono i ferrovieri, che attende il paese.

Noi voteremo contro questo bilancio, elaborato in un'epoca in cui il dicastero aveva altro titolare e la cui elaborazione non può non risentire di quella mentalità e di quegli orientamenti; voteremo contro questo bilancio in analogia al voto contro questo Governo, irto di contraddizioni, in cui le applaudite affermazioni del ripristino della legalità costituzionale e della uguaglianza di tutti i cittadini di fronte alla legge sono attenuate da episodi molto significativi, quali la conferma della circolare Scelba sulle cancellazioni elettorali, il voto sui tribunali militari, in cui il Governo ha potuto prevalere solo per i voti fascisti, e da altri episodi che si rivelano nella quotidiana attività governativa sul terreno della politica interna e su quello della politica estera. Ma il nostro voto contrario, onorevole ministro, è accompagnato da una grande speranza. È la speranza dell'incontro sul piano concreto per la difesa degli interessi dei lavoratori dei trasporti, per la difesa degli interessi degli utenti, dei cittadini, del nostro paese.

Ogni problema non ci troverà estranei, né oppositori preconcepiuti. Noi desideriamo non solo il dialogo, ma desideriamo cercare, in uno sforzo comune, la strada comune per giungere alla meta. Che è quella di restituire al nostro popolo, con la fiducia nelle proprie forze e capacità, la fede in un avvenire di pace, di libertà e di indipendenza. (*Applausi a sinistra — Congratulazioni*).

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

« La Camera,

richiamato l'ordine del giorno approvato nella seduta antimeridiana del 27 ottobre 1953, su proposta della VIII Commissione, relatore l'allora presidente di quella Commissione medesima e attuale ministro dei trasporti, con cui si riconosceva l'urgenza che il Governo ponesse allo studio provvedimenti intesi a comprendere interamente nel Ministero dei trasporti « i due settori del traffico interessanti la strada e la rotaia, per coordinarli al centro e con attuazione di decentramento periferico, nel superiore interesse del paese »;

ritenuto che, in attesa di una più ampia riorganizzazione amministrativa, sia frattempo indispensabile disporre il passaggio dell'Azienda nazionale autonoma della strada dal Ministero dei lavori pubblici a quello

dei trasporti, come presupposto di una concezione unitaria e di una politica coerente e lungimirante per affrontare con vastità e modernità di vedute e sapiente coordinamento di mezzi gli ardui, complessi problemi del traffico ordinario e ferroviario,

invita il Governo

ad attuare sollecitamente e prima ancora di dare attuazione alla legge 21 maggio 1955, n. 462, il passaggio al Ministero dei trasporti dell'Azienda nazionale autonoma della strada »

L'onorevole Del Fante ha facoltà di parlare e di svolgere questo ordine del giorno.

DEL FANTE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, avrei voluto aprire il mio discorso con un argomento che poteva forse piacere, ma lo rimando ad altra occasione, perché quest'aula non è più soltanto grigia e sorda: è vuota. Povera democrazia!

Sarò breve, signor Presidente, perché prendo, oggi, ancora la parola su un argomento per il quale tanto ho parlato e tanto ho scritto da comporre un libro di migliaia di pagine. Dovrebbe essere dovere di tutti noi quello di difendere il suolo della patria. Non si espropria un bene per pubblica utilità per farlo poi sfruttare da speculatori e da monopolisti privi di scrupoli e di ogni senso morale, come vorrebbe l'attuale ministro Romita. E non defletto dalla mia linea, perché, come ho difeso la superficie del territorio nazionale, che è di tutti gli italiani, e noi non possiamo disporne senza essere passibili di gravi sanzioni, così difenderò il sottosuolo.

È dell'altro ieri un discorso al Senato del ministro Romita, il quale ad un certo punto ha detto: « Purtroppo, il dicastero dei lavori pubblici è stato eroso e depauperato di molte sue attività e competenze. Se pur giustificato da particolari contingenze, tale depauperamento non può ritenersi in definitiva utile, giacché non è possibile ulteriormente ridurre le competenze di un ministero che concerne un'attività perenne dello Stato »; egli ha dichiarato pertanto che si opporrà decisamente a qualsiasi altra diminuzione di competenza, anche a costo di lasciare l'incarico da lui ricoperto. Sono parole del ministro Romita riportate nel resoconto sommario del Senato.

Mi domando — premesso che sono perfettamente d'accordo con lui per accentrare al Ministero dei lavori pubblici tutte le opere dirette e indirette che riflettono l'attività dello Stato, anche se trattasi di sussidi e contributi concessi — e lo chiedo al ministro Romita: è mai

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 22 OTTOBRE 1955

possibile confondere l'« Anas », azienda di trasporto e di strade, col Ministero dei lavori pubblici?

Qui mi trovo davanti al ministro Angelini, al quale desidero dire: qualora ella non riuscisse subito ad unificare i servizi auto- viari, tramviari e ferroviari, dia il Ministero delle ferrovie all'onorevole Romita o all'« Anas », perché non è concepibile che lei, ministro dei trasporti, sia soltanto presidente del consiglio delle ferrovie! Pensi: il più importante dicastero d'Italia che non esiste, se non di nome, perché nella sostanza è zero!

PRESIDENTE. Stiamo discutendo il bilancio dei trasporti, non quello dei lavori pubblici.

DEL FANTE. L'« Anas » è azienda stradale e siamo in tema di bilancio dei trasporti. Il ministro Romita è solo presidente del consiglio dell'« Anas », ma non la dirige per niente. Di tutti i miliardi che maneggia l'« Anas » dispone un direttore generale: è un ente autonomo. Ma pensate di quale grave colpa si accusa l'attuale democrazia italiana! È passato per fortuna ancora del tempo in discussioni e ambagi e il problema stradale rimane insoluto sia nel principio che nel dettaglio.

E non è un male, se la stasi ha impedito di prendere decisioni compromettenti la razionalità delle soluzioni.

Non si può dire che il ministro dei lavori pubblici non abbia fatto il possibile per creare il fatto compiuto.

Non dimentichiamo che, per varare la legge sulle autostrade e sulle tasse automobilistiche, dopo molti raggiri, egli convocò la Commissione dei lavori pubblici di questa Camera, nei giorni della nomina del nuovo Capo dello Stato, quando il Governo era virtualmente dimissionario. Ed io, per il fatto che mi opposi, giustamente, come italiano, come gentiluomo e come parlamentare, fui defenestrato, anzi mi fecero decadere dall'alto piedistallo di vicepresidente della Commissione lavori pubblici. Ora ne sono soltanto un membro. Da caporale mi riportarono a soldato! Speravo in qualche grado per fare carriera politica! Invece devo fare come sotto le armi mi è accaduto: da soldato a ufficiale. Quindi, onorevole Angelini, non è escluso che presto ci rivedremo insieme su quel ponte di comando per dirigere, con altri colleghi, le sorti della patria sulla strada del rinnovamento e della democrazia.

La Costituzione e il regolamento esigevano che l'argomento di carattere tributario fosse discusso in Assemblea; ma più di tutto l'inte-

resse del paese avrebbe richiesto che il piano regolatore della nazione, l'intelaiatura maestra dello sviluppo futuro di tutta la vita italiana, fossero discussi con la partecipazione attivissima dei deputati, specie di quelli che rappresentano province e regioni che dall'attuazione del divisato progetto riceveranno più danno che vantaggio.

Parlo di un'autostrada per cui i turisti non vedranno più i monumenti d'arte, le nostre chiese, le bellezze naturali ecc., e che, oltre tutto, è in concorrenza con la ferrovia Roma-Milano. Inoltre, quell'autostrada passerà assai vicino alla via Emilia, una strada consolare fondata duemila anni fa e che ancora sta a dimostrare la precisione e la lungimiranza, oltre che la tecnica, dei romani. Vale francamente la pena di fare questa autostrada? Non mi pare.

Io ho presentato una proposta di legge con allegati dei grafici molto chiari che ho anche voluto fare a colori. Vorrei pregare i colleghi di guardarla e considerarla, e vorrei altresì pregare il Governo di farla sua, se non si vuole che quella brutta legge, cui accennavo, abbia l'effetto di sperperare oltre 600 miliardi.

Che dire poi del sistema antiggiuridico, antisociale e anacronistico dei pedaggi? Chi vuole avere una precisa nozione della illegittimità del pedaggio, non ha che da leggere il numero 7 della rivista *Trasporti pubblici* che reca un interessante articolo del professor Carpi sulla materia. E si leggano anche i resoconti di tutti i convegni tecnici nazionali e internazionali che si sono tenuti nel frattempo. Tutti si sono espressi nel senso da me sostenuto in questa Camera circa la legge delle autostrade, e un oratore ha anche accennato al fatto che un solo deputato si è opposto a questa legge, rimanendo però isolato, senza nessuno che lo affiancasse. Ella, onorevole Angelini, che in questa Camera è sempre stato convinto assertore di una moderna politica dei trasporti, continui in questa sua battaglia anche ora che è al Governo. I capisaldi di una tale politica furono da lei stesso esposti nella seduta del 26 ottobre 1953, quando la Camera votò all'unanimità un ordine del giorno che invitava il Governo a studiare la possibilità di passare, dal Ministero dei lavori pubblici a quello dei trasporti, la direzione generale della viabilità ordinaria e delle nuove costruzioni ferroviarie, nonché l'« Anas ».

Mi soffermerò ora soltanto sull'« Anas ». I resoconti della Commissione trasporti del tempo recano le insistenze di molti colleghi

verso l'onorevole Angelini, perché fosse ancora più esplicito nella sua richiesta, più chiaro; e vi fu un voto unanime in data 27 ottobre 1953. Ebbene, trascorse un anno e mezzo e ancora nulla era stato fatto. Allora io chiesi, con una interpellanza, di discutere questo problema affinché l'«Anas» fosse unita al Ministero dei trasporti. Ma anziché rispondermi il ministro dei trasporti, venne incaricato il ministro della burocrazia onorevole Tupini. L'interpellanza rivolta al ministro dei trasporti, con la quale si voleva sapere se detto studio fosse stato compiuto, venne discussa, nella seduta del 28 febbraio del corrente anno, in assenza del ministro competente, mentre era presente il ministro dei lavori pubblici onorevole Romita, avversario di tale questione. Mi rispose, come sopra ho detto, il ministro senza portafoglio onorevole Tupini; ma chi difese accanitamente la tesi, per ritardare il deliberato della Camera sovrana, fu proprio il ministro Romita. E l'altro ieri, quando senatori democristiani hanno difeso la mia tesi, il ministro Romita ha minacciato che se ne sarebbe andato. Ma questa sarebbe una vincita al lotto per tutti gli italiani, e sarebbe l'atto più nobile che potrebbe compiere un ministro che per la sua incompetenza e incapacità non dovrebbe stare a quel posto.

Come si può concepire un'autostrada con la «fame» che vi è di strade in Italia? Con la infortunistica stradale, con i miliardi di danni agli automezzi e alle persone, noi pensiamo ad un'autostrada per gli opulenti! Perché è chiaro che il popolo non può pagare il pedaggio e quindi non può percorrere quell'autostrada. Chi va da Roma a Milano in autostrada? Il popolo non ci va, e le sonnecchiose carovane dei turisti ne farebbero a meno, perché esse vogliono solo visitare le nostre chiese e i nostri musei. I ricchi hanno poi l'aeroplano, il «rapido» e altri mezzi.

Quindi, onorevole ministro, dobbiamo scartare quell'autostrada. Ma se proprio si dovesse fare, affianchiamola alla «Emilia», che è strada consolare. Con i fondi già stanziati noi potremmo risolvere integralmente il problema per tutta l'Italia, isole comprese.

Ora dovrei accennare all'influenza della partitocrazia, che domina la vita del paese e del Parlamento; me ne astengo.

Il ministro dei trasporti, per avventurata sorte, è lei, onorevole Angelini, ed io sono tranquillo, sereno per la tangibilità del segno preclaro che possiede di conoscenza dei termini della questione.

Si dà il caso che, nel momento attuale, si prenda una decisione definitiva in fatto di autostrade, che influenzerà per secoli l'avvenire e la sorte della nazione in questo campo. Dobbiamo stare attenti. Il ministro dei lavori pubblici costruisca pure delle strade, ma chi dà le direttive deve essere il ministro dei trasporti, che deve rimanere l'unico responsabile. Questo perché noi abbiamo una ricchezza enorme che è costituita dalle ferrovie e dobbiamo non contrapporre la rotaia alla ruota gommata, altrimenti creeremo un dualismo in danno di tutti gli italiani. E noi, che siamo gli eletti dal popolo italiano, ma per questo impiegati dobbiamo servirlo con dignità e con onore.

Io, con questo preciso intento, ne sarò sempre il difensore. Adesso, per esempio, ho sposato la causa dell'E. N. I., cioè vorrei porre d'accordo l'iniziativa privata con l'E. N. I. Non si deve fare l'opposizione per l'opposizione; io non saprei farla. Io sono per collaborare con il partito di maggioranza. E quando a quel microfono-guida ho visto qualcuno che vi si aggirava, che teneva molto a quel posto, ho tremato per voi, amici della maggioranza, ed ho detto: povero partito, è già con una gamba ed una grucciona, ora rimarrà anche senza testa! Per fortuna, che ho visto poi a tal posto l'onorevole Marazza e gli ho fatto un biglietto di congratulazioni in questo senso: fai quanto puoi per governare il tuo gruppo da quel microfono-guida col 510 e 5 in mezzo (naturalmente in numeri romani).

Strada e ferrovia abbisognano più che mai di coordinamento: la prima — col verificarsi del preveduto aumento del traffico veicolare — diventa sempre più il mezzo pratico e immediato della locomozione collettiva e individuale, diventa cioè sempre più «materia» e argomento di interesse specifico del Ministero dei trasporti.

Le antitesi che la strada prospetta al riguardo della ferrovia diventano sempre più gravi soltanto per mancanza di coordinamento, rendendo perciò sempre più palese la necessità di questo.

L'«Anas», autocostituitasi in autentico ministero dei trasporti stradali, decide su programmi di immensa portata e che impegnano le risorse del bilancio per decenni. Non vi è dunque tempo da perdere per effettuare almeno il trasferimento dell'«Anas» al Ministero dei trasporti, ove non si voglia rendere quest'ultimo perennemente legato alle decisioni dell'«Anas», aumentando così paurosamente il *deficit*, che in un solo anno è passato da 40 a 70 miliardi.

L'onorevole Cervone, forse nella sua inesperienza del passato, non sa che l'« Anas » venne istituita frettolosamente nel 1928, per sfuggire al monopolio di una grande impresa milanese che aveva redatto per proprio conto ed a proprie spese tutto un vasto progetto di ammodernamento della viabilità di prima classe, come allora si chiamava. Venne costituita l'« Anas » come ente autonomo, non essendovi ancora il Ministero dei trasporti e non ritenendosi che la grande viabilità potesse far capo al Ministero dei lavori pubblici.

L'« Anas », come direzione generale, fu tolta al Ministero dei lavori pubblici per passarla ai trasporti. Allora esisteva il ministero delle comunicazioni, ma non si fece in tempo ad affidargli la viabilità o, meglio, a completare l'organizzazione di questo dicastero; si ripiegò sulla soluzione dell'azienda autonoma proposta dal Ministero dei lavori pubblici a carattere di provvisorietà, in quanto vi era una fase iniziale costruttiva di opere tecniche; fase provvisoria e ben diversa da quella permanente del traffico, che non può essere che di competenza del Ministero dei trasporti.

Prego perciò l'onorevole Cervone di documentarsi prima di intrattenersi su certi argomenti. Ma crede proprio l'onorevole Cervone che la situazione dell'« Anas » possa rimanere tale senza cagionare inconvenienti? Egli ha aggravato il compito delle giuste rivendicazioni delle proprie attribuzioni del ministro dei trasporti, per cui oggi occorre che il ministro Angelini vinca ogni esitazione e si impegni a fondo e senza indugi, poiché questa è la tornata decisiva, trascorsa la quale il meccanismo preordinato al fine di creare un fatto compiuto si sarà messo in movimento, e nessuno più potrà arrestarlo.

Non si tema di far perdere altro tempo agli automobilisti, i quali giustamente sono ansiosi di nuove strade, di più strade e, nella loro fame di strade, sono portati ad accettare qualunque soluzione, anche la più disastrosa per le sorti del paese. Non si perderà altro tempo, in quanto vi è già del materiale pronto, elaborato da altri studiosi. Al riguardo, su un progetto, il rettore della università di Milano, professore ingegnere F. A. Jelmoni, ad una mia lettera pubblica sulla rivista *A. B. C.*, non mi dava torto e mi chiamava addirittura: « signore e tecnico di fama », bontà sua! Si riferiva al progetto della « strada del sole », che io chiamerei del crepuscolo.

Non si deve, ripeto, perdere altro tempo, perché vi sono progetti già elaborati. È stato pubblicato, fra gli altri, un volume di un grande tecnico industriale, ingegnere Maracchi,

che rappresenta un documentatissimo atto di accusa contro le concessioni che hanno ispirato il progetto Romita, il quale è, fra l'altro, in stretta concorrenza proprio con le ferrovie e aumenta l'antitesi fra strada e rotaia sulle linee principali del paese.

Ho già detto che cosa significhino le strade consolari romane ed è inutile che io vi torni sopra. Si tratta di strade che veramente dimostrarono, allora, e confermano oggi, la civiltà dei romani come costruttori, come tecnici, come guerrieri e come conquistatori. Non ritardi, onorevole ministro Angelini, le speranze da lei stesso suscitate. Ella può salvare le sorti della viabilità e della ferrovia, oggi più che mai minacciate da una meditata antitesi che dovrebbe risolversi a danno tanto della ferrovia che della strada e al solo beneficio della speculazione antisociale. Lo Stato, che vuol dire tutti gli italiani, va difeso. E, poiché non c'è tempo da perdere neanche in discorsi, mi permetto di far cenno ad alcuni punti risolutivi che come italiano e come parlamentare desidero portare alla storia del Parlamento e difendere strenuamente.

È un momento di grave responsabilità; per lei, onorevole ministro Angelini, anche perché le sono riconosciute, unanimemente, la capacità e la preparazione necessarie a risolvere le sempre più differite questioni dei trasporti. In lei, unanimemente, si ritiene di aver trovato l'uomo di larga e comprensiva visione delle necessità contingenti e future pronto a consacrare tutta l'attività e la lungimirante e coraggiosa volontà alla soluzione di quei problemi attualmente suddivisi tra enti non cooperanti, con danno grandissimo ed irreparabile per l'economia della nazione. Ella potrà eliminarli, assommandoli nel coordinamento fra strada e rotaia. La Costituzione, poi, ci fa obbligo di rispettare qualsiasi voto della Camera sovrana, ed io ricordo, in proposito, il voto del 27 ottobre 1953, con il quale, ad unanimità, fu deliberato il passaggio dell'« Anas » ai trasporti in sede legislativa. Quindi, io domando la concentrazione dei mezzi e delle direttive attinenti a tutti i problemi dei trasporti in un unico dicastero, con unificazione di tutte le iniziative che attualmente sono disperse in settori diversi e non cooperanti.

Se non si può far questo, perdoni l'onorevole ministro se mi permetto di dare un modesto consiglio: ceda le ferrovie all'« Anas » e se ne vada, onorevole ministro Angelini, perché ella è uomo di primissimo piano e la guardiamo da tutti i banchi con molta simpatia. Dia prova di concretizzare, di realiz-

zare, senza ascoltare nessuno. Perché, onorevole ministro, chi parla da questo microfono, oggi, mi si permetta l'immodestia, è uno dei ben noti tecnici e costruttori d'Italia. È un uomo che ha un passato luminoso sul quale nulla vi è da dire, perché non conobbe mai affarismi e speculazioni.

Del Ministero dei trasporti ella, onorevole ministro, può fare una fonte di reddito a getto continuo e può sostanzialmente contribuire alla elevazione del livello di vita di tutti gli italiani. Chiedo peranto, anche in omaggio ad un voto della Camera sovrana, il coordinamento tra mezzi individuali e collettivi e soprattutto fra rotaia e strada.

Il Ministero dei trasporti deve conquistare le masse lavoratrici alla motorizzazione con le possibili facilitazioni e deve essere di stimolo per diffondere il lavoro meccanico ovunque sia necessario. Quindi chiedo la specializzazione delle ferrovie nei servizi collettivi su lungo percorso e prezzi di realizzo delle spese di gestione, con limitazione severa di favoritismi e di concessioni troppo liberali. Il popolo ci guarda e ci controlla e noi dobbiamo guadagnare la sua stima e il suo rispetto.

Al Ministero dei trasporti spetta il compito di fare della motorizzazione la politica sociale, come è giusto, dei trasporti, e quindi chiedo: concessione unitaria del traffico stradale e coordinamento tra autostrada e viabilità ordinaria, unificando questo con il traffico ferroviario.

Il Ministero dei trasporti deve dare sicurezza alla viabilità aggiornandola, nelle costruzioni, alla tecnica moderna ed alle necessità della motorizzazione attuale e nel suo divenire unificando in tutto con la ferrovia; perciò chiedo: l'attivazione della motorizzazione in senso popolare, con politica di credito a favore di iniziative di enti e di sodalizi rappresentativi di sani interessi di categoria.

Il Ministero dei trasporti deve dare sicurezza alla viabilità con severa, costante, uniforme disciplina del movimento mantenuta da agenti appartenenti alla polizia del traffico e del turismo portando quindi alla massima valorizzazione del turismo con interpretazione delle sue moderne esigenze materiali e spirituali.

Il Ministero dei trasporti deve considerare la infortunistica stradale al di fuori del dilettantismo superficiale degli improvvisati cultori, onde sia adeguata alla rapida evolu-

zione dei tempi ed al progresso della patria; e quindi chiedo: difesa della sicurezza del traffico ferroviario e stradale mediante una considerazione seria e illuminata delle questioni poste dall'infortunistica in genere.

Il Ministero dei trasporti deve fare del motorizzato e del viaggiatore in ferrovia un solo tipo, caratterizzato anche biologicamente e spiritualmente, che idealmente ci raffiguriamo nell'agonismo sportivo e nelle nobili gare dell'emulazione sociale, e quindi deve puntare: alla valorizzazione del rendimento economico del traffico ferroviario e stradale in tutti i suoi proventi diretti e mediati, per far beneficiare il traffico stesso delle sue grandi capacità di autofinanziamento e di sviluppo.

Il Ministero dei trasporti deve tendere alla viabilità unitaria nei concetti: strada, ferrovia, utente, legge, norme del traffico nella circolazione canalizzata per favorire il risparmio popolare con più largo credito alle iniziative dei pionieri ed alle aspirazioni dei meno abbienti, degli studiosi e di quanti amano formarsi; deve perciò con assoluta fermezza difendere il mantenimento della libertà dell'uso delle strade, con decisa opposizione a infeudamenti ed a ipoteche delle sue maggiori arterie, e con esclusione di pedaggi.

Il Ministero dei trasporti deve puntare all'utente della strada che assume figura di elemento inserito nella corrente del traffico come parte di un tutto che riflette il benessere individuale e collettivo, e quindi con: normativa del traffico semplice, educativa, ausiliatrice della buona condotta e contrastante l'azione dei turbatori della libertà del movimento; adeguamento della polizia a tali compiti, e sua specializzazione in un corpo di polizia del traffico e del turismo, dotato di tutti i moderni mezzi necessari ai compiti che il progresso richiede.

Da lei, onorevole ministro Angelini, gli italiani attendono il rispetto della Costituzione per il voto della Camera sovrana che ho richiamato; e da lei attendono che sia ingranata finalmente la marcia in avanti della macchina italiana per passare dalla prima alla presa diretta con tutta sollecitudine.

È marcia degli italiani; è ripresa della patria; e chiunque volesse sbarrare la via compirebbe un tradimento ai danni della collettività.

Qui si serve l'Italia, onorevole ministro Angelini! (*Applausi*).

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

« La Camera,

rilevate le deficienze dell'attuale sistema dei trasporti nel Mezzogiorno, causa non ultima della depressione economica e sociale di quelle regioni,

invita il Governo

a voler disporre:

1°) la elettrificazione ed il doppio binario di tutta la linea adriatica;

2°) l'ammodernamento, nel più breve tempo possibile, delle ferrovie del sud-est;

3°) il ripristino urgente del tratto Cagnano-Carpino della ferrovia « Garganica » della Società ferrovie e tramvie del Mezzogiorno, gravemente danneggiato e interrotto a causa della distruzione di un ponte sul torrente Varano in seguito alle recenti alluvioni, nonché il completamento di detta ferrovia;

4°) il sollecito completamento della trasformazione della tramvia Bari-Barletta in ferrovia a scartamento normale ed a trazione elettrica ».

L'onorevole Troisi ha facoltà di parlare e di svolgere questo ordine del giorno.

TROISI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, se si considera attentamente la storia economica e sociale del mezzogiorno d'Italia e si indagano le cause profonde dello stato di arretratezza e di depressione delle regioni meridionali, si riscontrano analisi diverse e conclusioni difformi.

Secondo alcuni, determinante sarebbe stato il fattore geografico, naturale (la povertà dei terreni, la scarsità d'acqua); secondo altri, invece, la causa fondamentale sarebbe stata di natura politico-storica, cioè la serie di dominazioni straniere, la mancanza nel Mezzogiorno di quel periodo fulgido delle libertà comunali che si ebbe invece nel nord, la responsabilità anche della classe politica dirigente (il Dorso accoglie proprio questa tesi); secondo altri, ancora, la causa prima delle disgrazie del Mezzogiorno si troverebbe nel livellamento legislativo e amministrativo che si ebbe dopo l'unità d'Italia con l'estensione a tutto il Mezzogiorno del pesante sistema tributario piemontese: quindi la sperequazione tributaria (è la tesi cara al Nitti, illustrata nel famoso libro *Nord e sud*) avrebbe dato inizio ai nostri travagli.

Per altri ancora, come il De Viti-De Marco, i guai del Mezzogiorno sarebbero cominciati con l'instaurazione della politica protezioni-

stica industriale, per cui le regioni meridionali vennero ben due volte danneggiate: in primo luogo perché costrette dai dazi protettivi ad acquistare i beni strumentali dalle industrie indigene, quindi a prezzi più alti, e in secondo luogo per gli ostacoli alla esportazione dei prodotti agricoli di cui è ricco il sud. E vi sono ancora altre conclusioni: mancanza di opere pubbliche, mancanza di trasporti e di sistemi di comunicazione, perché dall'unità in poi lo sforzo finanziario massimo si fece per le regioni del nord; ove si profilavano i pericoli di offesa; quindi i capitali ed i risparmi del sud furono convogliati verso il nord. Ed a ciò contribuirono anche alcuni provvedimenti emanati proprio all'alba del nuovo Stato, come l'estensione al sud dei debiti gravosi contratti durante le guerre del Risorgimento, l'alienazione dei beni ecclesiastici determinante l'assorbimento del capitale circolante e quindi l'impoverimento dell'agricoltura meridionale, il sorgere dei grandi proprietari terrieri dalla mentalità conservatrice e trasformistica.

Penso che fra le varie tesi (il problema è complesso ed ognuno dei fattori accennati ha avuto la sua parte nel dramma del sud), quella che si riferisce alla mancanza di opere pubbliche e di un razionale sistema di trasporti e di comunicazioni abbia una notevole aderenza alla realtà e possa essere confermata con dati storici. Quando si parla di una mancata saldatura fra l'economia del nord e quella del sud, è da considerare che ciò, in parte prevalente, dipende proprio dalla inesistenza di un efficiente sistema di comunicazioni e di trasporti. Non ha usufruito il sud di quei benefici di cui parla il Marshall, che riconosce nello sviluppo dei trasporti il fattore più rivoluzionario dell'economia contemporanea. L'altro fattore, che opera nel senso di modificare ogni precedente equilibrio, è costituito, sempre secondo il Marshall, dalla posizione che la donna occupa nell'attività economica e sociale dei paesi civili. Lo sviluppo dei trasporti è un fatto caratteristico dell'economia contemporanea, perché amplia i confini dei mercati dalla primitiva angustia locale e comunale, favorisce una migliore distribuzione dei prodotti e della manodopera, livella i prezzi e valorizza gli stessi prodotti, avvicina gli uomini, con tutte le benefiche conseguenze nel campo della cultura e della civiltà. Orbene, nel sud, a causa della deficienza dei mezzi di trasporto e di comunicazione, non si sono avuti questi benefici; e l'isolamento, la povertà, la miseria permanente congiunta alle volte anche ad

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 22 OTTOBRE 1955

episodi di selvatichezza sono il triste retaggio di queste condizioni.

Indubbiamente, dei progressi notevoli si sono registrati; e, quando noi lottammo perché si rendesse giustizia al Mezzogiorno attraverso un intervento straordinario eccezionale e poliennale dello Stato, una tappa importante fu compiuta anche per quanto riguarda i traffici. In base alla sua legge istitutiva, la Cassa per il Mezzogiorno ha competenza anche per la rete stradale non statale; e con la legge successiva del 1952 si consentì il suo intervento anche per il potenziamento delle grandi linee di traffico ferroviario. Notevoli progressi dunque si sono conseguiti, ma ancora molto rimane da fare, onorevole ministro; ed ecco perché, nella mia esposizione, incomincerò un po' dal caso particolare per giungere poi ad enunciazioni di carattere generale. E dicendo « caso particolare », mi riferisco al Mezzogiorno. Come figlio del Mezzogiorno assolve quindi all'imperioso dovere di richiamare l'attenzione su alcuni problemi ancora insoluti.

Accenno anzitutto all'importanza del completamento della elettrificazione e del doppio binario della linea adriatica, fondamentale arteria nel sistema delle comunicazioni ferroviarie nazionali, soprattutto per quanto concerne l'innalzamento verso i mercati esteri della nostra ricca e variata produzione ortofrutticola, che dà un apporto assai notevole all'equilibrio della nostra bilancia commerciale. Ma il sistema attuale è ancora inadeguato, e lo sarà ancor più quando nel sud si sarà compiuta la gigantesca opera di trasformazione fondiaria, oggi in atto, che sfocerà in una maggiore produzione. Dove sarà collocata la prevedibile maggiore offerta di prodotti? Bisognerà intensificare gli sforzi di penetrazione verso i mercati esteri; di qui la necessità di trasporti più veloci, che si potranno conseguire quando il processo di elettrificazione sarà completato. Adesso è assicurato il finanziamento della elettrificazione da Pescara a Bari, ma bisogna completarla sud sino a Lecce ed a nord sino a Varano provvedendo direttamente per il tratto che esorbita dalla competenza della Cassa per il Mezzogiorno. Ed occorre il doppio binario, perché soltanto attraverso questo completo potenziamento l'arteria ferroviaria dell'Adriatico potrà assolvere al suo compito di avviare con la massima rapidità sui mercati dell'Europa centrale la nostra ricca produzione ortofrutticola; ed è noto che la concorrenza, specialmente se ci riferiamo al mercato britannico, si rende sempre più accanita.

Debbo sottolineare, inoltre, l'importanza che hanno nel Mezzogiorno le ferrovie secondarie in concessione. Nella storia delle nostre vicende, che ci hanno condotto ad uno stato di arretratezza, una gran parte di responsabilità è da attribuirsi proprio ai concessionari di queste ferrovie, che non sempre hanno assolto il loro compito di rendere più diffuso, più comodo e più agevole il servizio, ma hanno avuto prevalentemente di mira il profitto sicuro e garantito da ogni alea. Ed entro subito in argomento. La provincia di Bari e tutto il Salento sono direttamente interessati alle ferrovie del sud-est. Sappiamo che l'apposito comitato di cui alla legge 2 agosto 1952, n. 1221, nella seduta del 17 maggio corrente anno, ha espresso parere per l'ammodernamento della intera rete, il cui programma prevede importanti lavori per l'armamento, i fabbricati, l'officina di Bari, gli impianti telefonici e di segnalamento, la protezione dei passaggi a livello, nonché la completa sostituzione della trazione a vapore, sia per il servizio viaggiatori sia per il servizio merci, con la trazione Diesel. È previsto l'acquisto di 30 nuove automotrici, 22 rimorchiare, 13 locomotori e 5 locomotive di manovra. Si tratta di un imponente programma di ammodernamento per il quale è stata preventivata la spesa di lire 5.759.800 con un contributo dello Stato di lire 4.319.855.000.

Il piano finanziario di detto programma di ammodernamento, però, prevede un contributo chilometrico che si allontana sensibilmente da quello di lire 1.400.000 previsto dalla legge n. 1221; onde si è reso necessario predisporre allo scopo un apposito disegno di legge. Ci auguriamo vivamente, pertanto, che l'onorevole ministro vorrà presto presentare detto disegno di legge. Approfitto dell'occasione per dare atto all'onorevole ministro, se le mie informazioni sono esatte, che nello schema di provvedimento si è tenuto conto delle risultanze dell'esercizio delle auto-linee gestite dalle stesse ferrovie del sud-est.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Certamente.

TROISI. Il problema riveste grande importanza. A comprovare lo stato di esasperazione nel quale si trovano le nostre popolazioni servite da queste ferrovie, mi limiterò a far conoscere il voto espresso dalla amministrazione provinciale di Bari, che ha disposto, attraverso un'apposita commissione, un'accurata inchiesta sulla situazione delle ferrovie secondarie della nostra provincia. Nella seduta del 27 giugno scorso, dopo un ampio

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 22 OTTOBRE 1955

dibattito, si approvò all'unanimità un ordine del giorno favorevole alla statizzazione delle ferrovie secondarie.

Sottolineo il fatto che su tale deliberazione si trovarono concordi i rappresentanti di tutti i partiti. L'ordine del giorno è del seguente tenore: « Il consiglio provinciale di Bari, udita la relazione della commissione provinciale per lo studio del miglioramento dei servizi ferroviari, considerato che le ferrovie secondarie interessanti la provincia di Bari sono cronicamente deficitarie, fa voti che le superiori competenti autorità adottino idonei provvedimenti intesi a realizzare la statizzazione delle dette ferrovie ».

Si tratta di una chiara presa di posizione che merita di essere meditata, e le considerazioni che se ne possono trarre ci porterebbero adesso molto lontani.

Nel Gargano, esiste un'altra ferrovia secondaria; la Società tramvie e ferrovie meridionali. Esiste tutta una letteratura ormai sul Gargano così pittoresco e ricco di molte attrattive caratteristiche, le quali richiedono più agevoli servizi di comunicazioni. Recentemente le piogge alluvionali hanno distrutto circa un chilometro e mezzo di binari sul tratto Cagnano-Carpino e del ponte in muratura sul torrente Varano della strada statale n. 89. Le comunicazioni sono interrotte ed i viaggiatori sono costretti ad effettuare il trasbordo da Cagnano Varano in poi. Dalle notizie che mi sono pervenute appare la notevole gravità dei danni e si prevede che le riparazioni richiederanno alcuni mesi.

Mi permetto di pregare l'onorevole ministro di intervenire affinché il ripristino di questo tratto avvenga nel più breve tempo possibile. Sarebbe, poi, necessario esaminare i limiti e la convenienza dell'ammodernamento della ferrovia garganica, che andrebbe anche completata per una maggiore efficienza.

Ma v'è anche un'altra annosa questione. La prima volta che ebbi l'onore di parlare in quest'aula, nella seduta del 2 luglio 1948, sollevai il problema della tramvia Bari-Barletta, a proposito della quale si discute nella nostra provincia da oltre un trentennio.

Questa linea fu data in concessione ad una società belga che portò in Puglia il materiale già in servizio nel Congo belga, perciò di un grado di efficienza facilmente immaginabile. Sin dal 1925, secondo le clausole di una apposita convenzione, il concessionario aveva assunto l'obbligo della trasformazione in ferrovia a scartamento normale.

Alla società belga subentrò nel 1934 la Ferro-tramviaria, e vi furono altre conven-

zioni, che io qui non richiamo, perché ciò richiederebbe molto tempo. Che cosa è accaduto dell'attesa necessaria trasformazione? Si sono avuti vari interventi da parte dello Stato, poiché diverse leggi speciali si sono approvate proprio per autorizzare la trasformazione della famosa tramvia in ferrovia a scartamento normale elettrificata. Oltre 2 miliardi e mezzo si sono erogati a questo scopo.

Si pensava che tutto ciò potesse rappresentare un grande beneficio per le popolazioni laboriose di quella provincia, e soprattutto per i grandi centri come Andria, Barletta, Ruvo, Corato, Terlizzi, Bitonto, che potrebbero essere capoluoghi ed hanno grande importanza anche dal punto di vista della produzione agricola, ma sono ancora pressoché isolati, privi di efficaci e comodi collegamenti. Speravamo che, in seguito al grande sforzo finanziario compiuto dallo Stato, si potesse finalmente vedere completa quest'opera. Purtroppo si è alle porte di Bari e non si procede per una controversia sorta circa la stazione terminale.

Prego pertanto l'onorevole ministro di voler intervenire con la sua energia perché anche quest'altro nodo gordiano sia sciolto. Le nostre popolazioni sono ancora sitibonde di giustizia, anelano ad avere un più ampio respiro attraverso mezzi di comunicazione efficienti.

Da tali circostanze nasce quell'esasperazione che induce a dire: ma giungiamo una buona volta alla statizzazione e risolviamo così il problema!

Occorre, allora, rivedere ed aggiornare l'istituto della concessione, se non si vuole giungere alle soluzioni estreme. Bisogna dare al potere esecutivo uno strumento giuridico più valido per poter agire nei riguardi dei concessionari.

Ho seguito attentamente i lavori del XXXI congresso internazionale dell'Unione internazionale dei trasporti pubblici, tenutosi nel settembre scorso a Napoli, proprio sul tema delle ferrovie secondarie.

Si tratta di una mole di studi interessantissimi, in gran parte di carattere tecnico, perché si entra nel campo dell'ingegneria e delle costruzioni ferroviarie; ma vi sono anche alcune relazioni squisitamente economiche sulle quali mi sono soffermato.

Nelle discussioni il problema dominante è stato quello della redditività e si sono esaminati i mezzi per rendere più economica la gestione delle ferrovie secondarie. A tal riguardo M. Mross, direttore della Hambur-

ger Hochbahn A. G. ha svolto una relazione ricca di esperienze (*Rentabilité et moyens à envisager en vue du meilleur rendement des entreprises de transport*).

Un altro relatore tedesco K. Kruger, direttore della Köln-Bonner Eisenbahnen, in un pregevole studio (*La situation présente et l'avenir des chemins de fer d'intérêt local en Europe*) pone due quesiti: le strade d'interesse locale avranno in Europa una utilità sufficiente a garantire la loro esistenza ed il loro avvenire? la loro situazione economica è suscettibile di miglioramenti nell'avvenire?

A questi quesiti è stato risposto attraverso alcune mozioni che stabiliscono orientamenti ed indirizzi. Prima di giungere a quello che può essere il rimedio drastico, cioè alla chiusura al traffico delle ferrovie secondarie di interesse locale, si suggeriscono molti rimedi ed accorgimenti di carattere tecnico, per far sì che i costi si riducano e per far sì che queste ferrovie si inseriscano in un sistema organico nazionale ed anche internazionale al fine di una maggiore economicità. Altra nota dominante è quella della sostituzione della trazione *Diesel* al vapore. Ciò si riscontra in quasi tutte le relazioni. Attraverso questa sostituzione, si trova la massima convenienza anche perché, adottando automotrici leggere accoppiabili, si possono trainare anche uno o due rimorchi e quindi fronteggiare il traffico di punta; nello stesso tempo, avendo questi treni una maggiore elasticità, possono adattarsi, con minor costo unitario, ai periodi di traffico meno intenso.

Altri paesi, come ad esempio l'Inghilterra, si ripromettono larghe economie proprio dalla riorganizzazione delle ferrovie secondarie locali. Dobbiamo difatti inserire queste ferrovie, attraverso un'armonica collaborazione, nell'intero sistema ferroviario e stradale.

Quando si parla di ferrovie, il pensiero corre al disavanzo del bilancio dell'azienda delle ferrovie statali.

Bene ha fatto l'onorevole Bima, che io devo anche ringraziare perché nella sua pregevole relazione ha parlato della Bari-Barletta, problema che ha suscitato in lui una particolare eco; bene ha fatto — dicevo — a richiamare tutti i precedenti per quanto riguarda l'andamento della gestione finanziaria delle ferrovie dello Stato.

La stampa in queste ultime settimane ha un po' amplificato le notizie intorno al disavanzo delle ferrovie, seminando anche allarme e sfiducia verso gli amministratori. Penso che

dobbiamo chiarire le posizioni per obiettività ed onestà.

Come è stato detto anche da altri colleghi, queste cifre del disavanzo, in buona parte, sono puramente partite contabili. Il disavanzo, che viene denunciato in una misura crescente, va esaminato con attenzione in tutte le sue componenti e, se si fa questa analisi, si riscontra che in buona parte, probabilmente per i tre quarti, è da considerarsi fittizio, perché il bilancio delle ferrovie che è annesso come allegato al bilancio dei trasporti non è un bilancio economico. Con la riforma ormai avviata, ci si propone di avere un vero e proprio bilancio economico, cioè un bilancio depurato degli oneri extra-aziendali, estranei all'esercizio.

Ho avuto l'onore di far parte della commissione di studio Berruti e su questo problema ci siamo a lungo trattenuti. Io ho presenti le nostre ultime proposte. La stampa (non so quanto vi sia di vero) ha parlato di una manipolazione di questo primitivo progetto Berruti. Ad ogni modo, credo che la parte sostanziale sia rimasta, e questa riguarda i costi. È una vecchia tesi, sostenuta anche dall'attuale ministro nella relazione al bilancio dei trasporti per l'esercizio finanziario 1953-54, e cioè la reversibilità degli oneri extra-aziendali. Vi sono molti oneri che non hanno a che vedere con la gestione dell'azienda ed è giusto che siano rimborsati e compensati. L'elenco di tutto ciò mi porterebbe un po' lontano ed io non voglio tediare gli ascoltatori. Dico soltanto che nel progetto di riforma, nella parte molto pregevole relativa al bilancio, agli articoli 36 e 37, si stabiliscono le norme intese ad ottenere finalmente un bilancio che rispecchi la gestione, un bilancio chiaro e sincero, che deve essere il punto di partenza di qualsiasi politica ferroviaria.

Dice l'articolo 36: « L'importo delle tasse, secondo le tariffe in vigore, di tutti i trasporti per conto o nell'interesse dello Stato e i minori introiti derivanti da riduzioni, concessioni o prezzi speciali di trasporti praticati nell'interesse dello Stato sono rimborsati all'azienda del Ministero del tesoro o dai Ministeri od enti pubblici interessati alla concessione od a carico dei quali deve gravare la relativa spesa. Debbono ugualmente essere rimborsati all'azienda dal Ministero del tesoro, o dai Ministeri o enti pubblici cui compete, le spese e gli altri oneri da essa sostenuti, che non riguardano la gestione economica propria dell'azienda ». Si accoglie, dunque, il concetto della reversibilità degli oneri, stabilendo anche un'apposita procedura per dirimere le eventuali controversie.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 22 OTTOBRE 1955

Se si vuole fare una politica economica di incoraggiamento per talune produzioni, di stimolo per l'esportazione, ecc., ciò deve gravare sui bilanci delle rispettive amministrazioni dello Stato ovvero sul bilancio del Tesoro e non su quello delle ferrovie, se al concetto di azienda autonoma vogliamo dare un concreto significato.

Eguale, se per ragioni politiche o strategiche o militari taluni tratti ferroviari devono essere gestiti mentre a rigor di logica economica dovrebbero essere elimitati, è giusto che il bilancio delle ferrovie sia rimborsato anche di questi oneri.

Ciò è previsto nell'articolo 37, il quale stabilisce che « i disavanzi della gestione di linee a scarso traffico, che debbono essere esercitate per motivi economici, sociali o di interesse dello Stato, sono reintegrati da specifiche sovvenzioni a carico del bilancio dello Stato ».

Così avviene in Francia. Non vi è soltanto una sovvenzione che riguarda la copertura del deficit, ma anche sovvenzioni per coprire questi disavanzi determinati da motivi di carattere extra-economico.

Lo stesso progetto presenta altri importantissimi aspetti; e spero che esso non sia stato modificato sensibilmente. Prevalse nella commissione il principio di fare delle ferrovie dello Stato un'azienda autonoma e di mettere a capo di essa un presidente non politico. Il ministro ha l'alta direzione e responsabilità, ma non è il presidente del consiglio di amministrazione. Così deve essere, se si vuol dare veramente l'impronta di azienda industriale.

Ma vi è di più. Anche in altri paesi, esaminando la letteratura ed anche la stampa tecnica, si avverte l'esigenza di svincolare l'azienda ferroviaria dai troppi controlli e da altre pastoie. Dobbiamo dare discrezionalità ed elasticità di movimento all'azienda, affinché possa adeguarsi alle mutevoli esigenze del mercato.

Ecco perché nella Commissione è prevalso l'orientamento di dare ai capi compartimento maggiore responsabilità, ma anche maggiori poteri. Quindi, si accoglie un decentramento con ampi poteri che si estendono anche al campo tariffario.

Se il tempo me lo consentisse, potrei fare una illustrazione dell'articolo 29, il quale enumera i molteplici compiti del capo compartimento, come quelli di disporre la utilizzazione e la ripartizione dei treni-chilometri fra le linee limitate al compartimento e stabilire l'orario dei relativi servizi, e di

autorizzare la concessione di fermate e l'effettuazione di treni straordinari locali, su richiesta di comitive ed enti per manifestazioni e festività quando il provvedimento, attuabile con i mezzi locali, si riveli economicamente utile e non arrechi pregiudizio alla marcia degli altri treni. Inoltre è prevista la facoltà di adottare provvedimenti in materia di condizioni di trasporto e di tariffe.

Molto notevoli mi sembrano le norme tecniche relative ai bilanci ed alla gestione finanziaria.

In proposito, signor Presidente, dovrei riferirmi a documenti e tabelle che sarebbe troppo lungo leggere: la prego di consentire che siano pubblicati in allegato al mio discorso.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Troisi.

TROISI. Attualmente per la formazione delle scorte e la loro stima si adottano i criteri indicati nel documento A.

Ripeto che giudico una singolare ventura quella che ha portato l'onorevole Angelini a presiedere il dicastero dei trasporti, poiché egli, che come impareggiabile presidente della Commissione trasporti e come relatore ha sostenuto, con giovanile fervore, tante belle battaglie nel campo dei trasporti, avrà adesso possibilità di attuare, almeno in parte, queste istanze.

Per quanto riguarda la formazione di bilanci veramente economici, credo che si sia a buon punto, perché i voti tante volte espressi di far sì che il bilancio dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato rispecchi fedelmente le vere risultanze della gestione sono stati tradotti nelle accennate proposte della Commissione. Speriamo quindi che, nei prossimi esercizi, potremo esaminare il vero e proprio bilancio economico delle ferrovie dello Stato e si vedrà, allora, che il disavanzo su cui la stampa si è intrattenuta in queste settimane, seminando anche un ingiustificato allarme, si ridurrà in proporzioni molto modeste.

A proposito di disavanzo, ho eseguito una indagine sulla situazione dei bilanci ferroviari degli altri paesi, per la quale rimando alla tabella A, allegata.

Senza scendere in dettagli, basterà dire qui che nell'ultimo quadriennio presentano un bilancio passivo, oltre l'Italia, anche i seguenti paesi: Austria, Belgio, Danimarca, Francia, Germania e Norvegia. La Svezia ha avuto un bilancio attivo nel 1950, ma passivo nel triennio successivo. L'Olanda e la Svizzera sono gli unici due paesi che fanno eccezione, avendo un bilancio attivo.

L'onorevole Vedovato ha esaltato la Svizzera, che effettivamente ha una moderna organizzazione ferroviaria. Questo paese nel 1953 ha registrato l'utile di un miliardo e 260 milioni di lire italiane; ma quando si fanno i confronti bisogna tener conto di tante circostanze, in primo luogo il fattore guerra con le sue distruzioni, la svalutazione monetaria, ecc. Nel 1954 la Svizzera ha avuto un imponente aumento delle entrate, dovuto al rinnovamento tecnico ed al più razionale esercizio. Di fronte ad un aumento di 567 mila chilometri di percorso ferroviario, si è avuta una diminuzione del 2 per cento del tonnellaggio lordo per chilometro. Tale risultato è dovuto essenzialmente alla sostituzione delle vecchie vetture passeggeri da 40 tonnellate (e con vagoni in acciaio) con vetture più leggere, da 28 tonnellate e a quattro assi. Ciò soprattutto ha determinato l'impulso delle entrate.

Il collega Bima, nella sua relazione, che bisogna elogiare per l'acutezza e per il coraggio con cui ha sostenuto talune tesi, si è ampiamente richiamato alla esperienza francese.

A mia volta, ho fatto delle indagini e mi sono reso conto che, pur con le note diversità geografiche fra i due paesi, esistono delle affinità di atteggiamenti. Anche in Francia, comunque, il problema enunciato nel binomio « strada-rotaia », non è ancora risolto. Anche in questo paese si compie, come in Inghilterra, un notevole sforzo per il miglioramento del servizio, soprattutto nel senso di dare maggior impulso alla elettrificazione. Recentemente è stata ultimata l'elettrificazione di un importante settore della rete ferroviaria francese, la Valenciennes-Thionville, lunga 363 chilometri. Si è adattata la corrente industriale alternata monofase a bassa tensione. Questo settore è degno di rilievo soprattutto per il trasporto merci; ma anche dal punto di vista internazionale la nuova linea ha grande importanza, rappresentando un notevole sbocco verso il porto di Dunkerque. Sulla predetta linea, inoltre, vengono avviati 7 milioni di tonnellate di ferro della Lorena verso il Belgio.

In tema di coordinamento vi è una esperienza francese che dobbiamo tener presente. Si sono fatti studi notevoli per quanto riguarda la determinazione dei costi. Non entro in molti particolari, ma il fatto nuovo che mi ha colpito è che, mentre in Italia, proprio a causa della diversa configurazione geografica, la concorrenza della strada alla rotaia si fa sentire di più per le ferrovie secondarie, in

Francia invece la concorrenza è più accentuata sulle linee principali. Vi è pertanto, negli ambienti ferroviari francesi, un certo orientamento nel senso di rivedere anche la politica delle tariffe, uguali in tutto il territorio. Tale politica poteva seguirsi quando le ferrovie avevano il monopolio assoluto; ma ora, smantellate le posizioni monopolistiche, bisogna dare la possibilità di applicare tariffe diverse da luogo a luogo. Quindi alla uniformità e rigidità delle tariffe per tutto il territorio nazionale si vuol sostituire un sistema più elastico. È stata nominata una apposita commissione per il calcolo del costo dei trasporti. Naturalmente sulle statistiche oggi disponibili, provenienti dalle grandi aziende ed organizzazioni private, bisogna fare le debite riserve. Si è creato, allora, un organo ufficiale, al di sopra delle competizioni di parte, con il compito d'indagare quello che è il costo per ogni unità di traffico per le singole forme di trasporto, in modo che possa costituire un indice nella scelta, e si sta procedendo in questa direzione. Ecco perché anche in Francia si attraversa un periodo di perplessità per quanto riguarda questo problema. Uno studio approfondito della legislazione comparata è compiuto dall'Automobil Club d'Italia nella pregevole monografia *L'esperienza dei trasporti terrestri in Francia, Gran Bretagna e Stati Uniti d'America* (Roma 1952).

Le ferrovie belghe sono in uno stato agonizzante. La stampa tecnica lanciava recentemente un grido di allarme perché, in seguito alle tariffe stabilite dalla C. E. C. A. per il trasporto del carbone, si è avuta una notevole flessione per quanto riguarda le entrate. Secondo alcuni studiosi belgi il problema dovrebbe essere portato sul piano internazionale. Nell'ultima relazione annuale per la gestione della *Société nationale des chemins de fer belges* si lancia questo S. O. S.: « Se non avremo subito un valido aiuto del governo, le ferrovie del Belgio non potranno, nel prossimo anno 1956, eseguire i lavori indispensabili per garantire la sicurezza del traffico sulla loro rete ».

Ciò che si fa in Inghilterra è molto importante, perché in quel paese sono stati fatti vari esperimenti. Quando andarono al potere i laburisti, questi nazionalizzarono tutto: ferrovie e trasporti stradali. « Nazionalizzazione » era la parola d'ordine. Però i colleghi sanno che, nell'ultimo congresso, i laburisti sono ritornati sui loro passi ed essi stessi consigliano adesso di andare cauti in tema di nazionalizzazione. Ascesi al potere i conservatori, nel 1951, i trasporti su strada sono ritor-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 22 OTTOBRE 1955

nati alla gestione privata, mentre le ferrovie rimangono allo Stato. È poi noto che, mentre la gestione delle ferrovie è fortemente deficitaria, i trasporti su strada danno invece un utile.

Adesso le ferrovie britanniche sono impegnate in un programma veramente gigantesco di ammodernamento, che importerà la spesa di 1 miliardo e 200 milioni di sterline da erogarsi in 15 anni. Quindi, altro che tramonto delle ferrovie, come si diceva da parte di qualcuno! Le ferrovie bisogna ammodernarle, adeguarle alle nuove esigenze con organici programmi di potenziamento.

Si prevede di sostituire la trazione a vapore con la trazione elettrica o con motori *Diesel*. Che cosa se ne farà di tutte le locomotive a vapore? Saranno sfruttate fino al massimo. Gli inglesi, che tanto hanno contribuito alla formazione della scienza economica, portano nel sangue la tendenza alla condotta razionale, ispirata al principio del minimo mezzo. Quindi gl'inglesi pensano di utilizzare le locomotive a vapore fino al massimo possibile, ma intanto aggiornano e trasformano le ferrovie.

In tema di risanamento del bilancio delle ferrovie non sono mancate le proposte da parte di commissioni d'inchiesta, di organi e autorità varie. Si prevede di conseguire notevoli economie dalla chiusura di alcune ferrovie secondarie (vari milioni di sterline) che sono cronicamente in *deficit* e dalla abolizione di molte stazioni intermedie, la cui sussistenza comporta dei costi costanti.

Vi è qualche altra novità sulla quale mi sono particolarmente soffermato. Per questo programma di ammodernamento è previsto un apposito consiglio della produttività con la partecipazione dei sindacati operai: le unioni del lavoro partecipano quindi a questo sforzo di adeguamento delle ferrovie con il contributo della loro esperienza.

È da rilevare che in Inghilterra è in atto questo gigantesco programma di trasformazione delle ferrovie nel momento in cui si attua pure un grande programma autostradale, un programma decennale per la costruzione di autostrade, di cui 340 miglia saranno destinate esclusivamente al traffico degli automezzi, con una spesa di 85 miliardi di sterline, ratizzate in stanziamenti da 10 a 12 milioni di sterline all'anno. Perciò la politica del potenziamento della rete ferroviaria non esclude la politica di sviluppo delle autostrade, richiedendo l'accresciuto volume del traffico il concorso e la collaborazione di tutti i mezzi di trasporto.

Sempre soffermandomi sulla stampa tecnica, ho posto il mio sguardo sulla Jugoslavia. Sono rimasto colpito nel vedere i grandi sforzi che la vicina repubblica (con la quale speriamo di poter ristabilire rapporti sempre più amichevoli, sempre più fruttuosi, perché si tratta di economie complementari e che perciò si integrano) sta facendo nel campo dei trasporti, anche per richiamare i turisti.

Nel maggio 1955 le ferrovie jugoslave hanno istituito tre nuove linee internazionali: la *Jugoslavia-Express*, che collega Belgrado all'Europa occidentale, la *Balkan-Express*, che segue il percorso Vienna-Belgrado-Atene-Istanbul, l'*Adriatica-Express*, che lega gli Stati europei al porto di Fiume e alla costa adriatica. Le tre linee serviranno, tra l'altro, a incrementare il traffico turistico della Jugoslavia con i paesi dell'Europa occidentale e con quelli del medio e del vicino oriente. Il governo ha stanziato 4 miliardi di dinari, in vista dello sviluppo dei trasporti tanto sulle linee nazionali che su quelle internazionali.

Da questa fugace rassegna di quello che avviene in altri paesi emergono orientamenti che dobbiamo tenere presenti.

Poco fa ho sentito ripetere dall'onorevole Graziadei il grido: trasformarsi o perire. Questo deve essere il motto non soltanto per le ferrovie secondarie, ma anche per le ferrovie statali.

Ad onor del vero, e per debito di onestà, dobbiamo dire che, compatibilmente con quelle che sono le possibilità finanziarie, non si è stati inerti durante quest'anno. Quindi tutte le critiche di immobilismo fatte dai giornali vanno accolte con le dovute riserve.

Se esaminiamo, ad esempio, lo sforzo fatto nel campo della elettrificazione, non si può non rilevare che abbiamo segnato un notevole passo in avanti. Vedasi in proposito l'allegato documento B.

L'aumentata rete elettrificata impone anche una particolare politica di approvvigionamento dell'energia. A questo proposito si sono lette sulla stampa varie fandonie, e spiace rilevare che a volte si tratta anche di giornali seri, che passano per tecnici, i quali diffondono voci che poi, fatti i debiti accertamenti, non risultano confermate. Così, ad esempio, la voce secondo cui lo Stato avrebbe alienato il suo pacchetto azionario della società Larderello non è risultata vera. Si veda il documento C. Lo stesso dicasi per quanto riguarda presunti accordi per acquistare l'energia elettrica, mentre l'orientamento è di promuoverne la produzione

in proprio. Si confronti al riguardo il documento *D*.

Poco fa ho sentito esaltare la grande importanza delle automotrici. Indubbiamente l'automotrice costituisce il risultato più cospicuo della concorrenza tra strada e rotaia. Mentre con l'adozione del motore a scoppio si ebbe la rivincita della strada sulla rotaia, con l'automotrice la ferrovia migliora la sua posizione. Ecco perché la gara, la competizione, è effettivamente apportatrice di progressi e di perfezionamenti tecnici a vantaggio della collettività.

Molti problemi si risolvono attraverso l'uso delle automotrici, specialmente per quanto riguarda il traffico di punta, ma non starò qui ad enunciarli. Anche per quanto riguarda le automotrici, si segna un passo in avanti. Notizie precise al riguardo sono contenute nell'allegato documento *E*.

Ritengo utile altresì fornire nell'allegato documento *F* notizie sui metodi adottati dall'amministrazione ferroviaria per approvvigionarsi dei combustibili.

Non mi soffermo ad illustrare quelle che sono le costruzioni più recenti del materiale rotabile ed i perfezionamenti della tecnica; accennerò soltanto ai carri speciali.

Ho avuto la fortuna di partecipare, nel mese di settembre, ad un importante convegno, che forse meritava una più vasta risonanza per l'autorità dei relatori e la serietà dei temi trattati. Intendo riferirmi alle « giornate dell'automatismo industriale » a carattere internazionale promosse dalla camera di commercio di Verona. Ricordo che in quel convegno vi fu una levata di scudi da parte degli esportatori nei confronti delle ferrovie, che non avevano potuto soddisfare tutta la richiesta di carri isotermici necessari all'esportazione dei prodotti ortofrutticoli, i quali, caricati su carri normali, erano giunti a destinazione deperiti. Vi furono dei chiarimenti da parte degli osservatori dell'amministrazione ferroviaria che avevano partecipato al convegno. Indubbiamente, questo è un problema notevolissimo, che impegna a fondo l'amministrazione ferroviaria per l'allestimento di carri speciali adeguati ai bisogni. Ma, onorevoli colleghi, tutto ciò implica investimenti ed immobilizzi rilevanti. In quella occasione, si formulò il voto di favorire ed incoraggiare, anche a titolo di integrazione delle ferrovie, i trasporti su strada con autocarri speciali, dotati di installazioni frigorifere. Su questo terreno si sono fatti anche dei passi notevoli in campo internazionale. Apposite convenzioni sono

state stipulate al fine di favorire la costruzione e quindi l'organizzazione di carri speciali, particolarmente attrezzati per derrate deperibili. Bisogna prepararsi a fronteggiare l'incremento del volume dei traffici che certamente si avrà nei prossimi anni. Quando dal Mezzogiorno, in seguito alla redenzione e alla valorizzazione di vaste plaghe come il Metaponto, attraverso opere di irrigazione, affluiranno in grande quantità nuovi prodotti, allora sarà necessario essere in grado di smaltire rapidamente sui mercati esteri questa maggiore produzione. Quindi, è bene che qualsiasi mezzo venga attrezzato allo scopo; e gli automezzi, essendo più snelli e più rapidi, possono rappresentare uno strumento più penetrante nei confronti dei mercati esteri.

Ho raccolto al riguardo alcuni dati, da cui risulta che il parco dei carri speciali delle ferrovie dello Stato al 30 settembre di quest'anno era di 7.565, oltre i carri privati. Riporto nella tabella *B* i dati statistici sulla situazione al 30 settembre 1954 e al 30 settembre 1955. Sono in corso di ordinazione, infatti, altri 165 carri frigoriferi ed è prevista la costruzione, nei prossimi 6 anni, di 1.560 carri speciali di tipo ancora da precisare.

È poi da considerare che è in atto non soltanto la concorrenza stradale alla ferrovia, ma anche la concorrenza aerea. Infatti, sono già in esperimento i trasporti di merci per via aerea, e vi sono state anche in Italia trattative tra organi responsabili americani e italiani, soprattutto con la Confederazione generale dell'agricoltura, per istituire anche in Italia un servizio regolare di aviotrasporti di merci di massa soprattutto di prodotti deperibili. L'esportazione nel Nord America e anche nel Canada potrà quindi essere attuata, a non lunga scadenza, attraverso una apposita convenzione, alla quale dovrebbero partecipare vasti mercati, ma soprattutto i mercati al di là dell'Atlantico.

Vi è, quindi, questo orientamento che va tenuto presente; la stessa industria aeronautica inglese si va orientando verso la costruzione di tipi standardizzati di aerei, particolarmente attrezzati per il trasporto di merci deperibili. Quindi, bisogna essere vigilanti non soltanto per quella che è la concorrenza stradale, ma anche per quella che è la concorrenza aerea. Nel prossimo avvenire, i trasporti di massa, soprattutto se si tratta di prodotti pregevoli ma deperibili, saranno effettuati per via aerea, ponendo sopportare l'onere del nolo.

Comunque, le ferrovie non perdono tempo. Un esempio lo abbiamo negli sforzi intesi ad aumentare la velocità commerciale. È stata anche annunciata l'eliminazione della terza classe per la quale rinvio all'allegato documento G.

In tutti i paesi si compiono sforzi continui per conseguire innovazioni tecniche. Per esempio, nelle zone industriali della Germania occidentale si pensa di adottare il sistema monorotaia. Sono in corso studi e trattative. Il treno che può raggiungere una velocità di 189 miglia orarie, è guidato con controllo a distanza e funziona ad elettricità. Inizialmente si riteneva che la monorotaia fosse conveniente soltanto per servire una popolazione superiore ad un milione; invece da calcoli successivi è emerso che il costo d'impianto è inferiore di circa il 35 per cento a quello di un tratto equivalente di ferrovia ordinaria.

Parimenti merita rilievo e menzione un'altra iniziativa che si riferisce al materiale rotabile, perché è stato detto ripetute volte che, mentre nelle altre produzioni industriali si produce in serie e i progressi si riverberano nella riduzione dei costi, per quanto riguarda invece il materiale rotabile non abbiamo questi benefici e vantaggi, comprendendo l'industria europea di costruzione di materiale ferroviario un gran numero d'imprese e tipi molto numerosi. Perciò, si è costituita in Svizzera la « Società europea di finanziamenti del materiale per le ferrovie » con lo scopo di aiutare tutti gli enti ferroviari europei nell'acquisto del materiale moderno necessario ad uno sfruttamento razionale dei trasporti. Questa società si proporrebbe innanzi tutto di finanziare gli acquisti di materiale ferroviario e poi di creare un tipo *standard* di carri, che sarebbe in seguito dato in locazione alle diverse compagnie ferroviarie europee.

La società comincerebbe la sua operazione puntando unicamente su materiale rimorchiato e molto più tardi sul materiale di trazione.

Onorevoli colleghi, mi avvio alla conclusione di questa mia scorribanda col rammarico di non aver potuto approfondire taluni aspetti che pur meritavano il nostro esame.

Condivido in pieno l'orientamento della politica unitaria dei trasporti; è indispensabile, se vogliamo fare una politica dei trasporti veramente organica, che si accentrino sotto lo stesso ministro responsabile il settore delle costruzioni delle nuove linee ferroviarie e quello della rete stradale, adesso

di competenza del Ministero dei lavori pubblici. Bisogna attuare un efficace e concreto coordinamento della legislazione, degli istituti e della spesa.

Concludo facendo alcune affermazioni che potrebbero apparire di carattere puramente teorico, ma che, in sostanza, sono la sintesi di quanto sono venuto dicendo. Nel campo dei trasporti domina incessantemente il dinamismo. Da quando si introdusse il motore a scoppio e la strada ebbe la sua rivincita sulla rotaia e sono cadute, pertanto, le posizioni di monopolio, una gara si è instaurata tra le varie forme di trasporto. È il principio di sostituzione, enunciato dal grande maestro della scienza economica Alfredo Marshall.

L'ansia di progresso degli operatori economici si concreta nella sostituzione di una combinazione produttiva ad un'altra più efficiente ed economica. Quindi abbiamo tutta una serie di equilibri dinamici. Non c'è tregua nel campo dei trasporti e, secondo me, sarebbe errore grave, economico e politico, impedire, attraverso artificiosi interventi, l'affermazione di questa legge naturale.

Noi auguriamo al nuovo ministro dei trasporti, onorevole Angelini, di poter attuare una politica unitaria dei trasporti e conformarsi sempre all'accennato principio marshalliano, che è garanzia di progresso, di prosperità e di benessere generale. (*Vivi applausi al centro — Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Concas, il quale, con gli onorevoli Cavaliere Alberto e Mancini, ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerato che una delle prime rivendicazioni dei ferrovieri è stata la richiesta di abrogazione del decreto-legge 22 luglio 1923, n. 1631,

impegna il Governo

a voler provvedere alla abrogazione di detto decreto che disciplina le prestazioni del personale in netto contrasto ed in aperta violazione dei diritti dei lavoratori ».

L'onorevole Concas ha facoltà di parlare e di svolgere l'ordine del giorno.

CONCAS. Signor Presidente, onorevoli colleghi, si è soliti affermare l'inutilità dei discorsi sui bilanci, e soprattutto in questa occasione penso che questa affermazione non possa trovare maggiore rispondenza alla realtà in quanto le nostre discussioni sono poco seguite da molti nostri colleghi. Non voglio incolpare i colleghi assenti (avranno anch'essi le loro ragioni per assentarsi), ma

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 22 OTTOBRE 1955

penso che durante la discussione dei bilanci essi dovrebbero essere presenti e più attenti. Si dice, soprattutto, che i discorsi sui bilanci siano inutili perché il più delle volte, per non dire sempre, il Governo non tiene conto delle raccomandazioni e dei suggerimenti dei deputati, in particolar modo poi dei suggerimenti che vengono da certi settori della Camera.

Quest'anno — però — siede al banco del Governo l'onorevole Angelini, che noi stimiamo per avere egli presieduto sempre egregiamente e con competenza l'VIII Commissione. Non credo di errare se affermo che l'ascesa al dicastero dei trasporti dell'onorevole Angelini ha suscitato nel paese, e in noi particolarmente, un'ansia e un'attesa, che ci auguriamo di tutto cuore abbiano il crisma della sincerità e della veridicità.

Anche noi ci atterremo, in linea di massima, alla relazione dell'onorevole Bima, tanto per seguire una traccia e per non doverci addentrare in tanti problemi che potrebbero portarci fuori strada. Mi occuperò in particolare del bilancio delle ferrovie dello Stato.

Nella relazione pregevole ed attenta dell'onorevole Bima si dice che noi oggi siamo tutti chiamati a celebrare il cinquantesimo anniversario dell'Azienda delle ferrovie dello Stato; e noi siamo disposti, insieme con tutti i colleghi, a celebrarne l'anniversario. Sempre secondo l'onorevole Bima, noi dovremmo emettere, in questa occasione, anche un giudizio su quell'atto altamente politico che è stato compiuto dai nostri predecessori cinquant'anni fa.

Assicuro immediatamente i colleghi e l'onorevole Bima che il nostro giudizio su quell'atto è positivo in quanto riconosciamo che l'esercizio dello Stato è il più idoneo allo sviluppo delle risorse del paese, non potendo giustamente lo Stato stesso porsi dei limiti per i maggiori servizi che è chiamato a disimpegnare. Nulla v'è da dire, poi, in via assoluta, circa l'attuazione di riforme vantaggiose per il pubblico, come lo stesso relatore egregiamente scrive nella sua relazione.

BIMA, Relatore. Non io, ma il Bianchi.

CONCAS. È chiaro che finora si è avuto e si ha il predominio del concetto politico rispetto a quello economico; atto politico infatti è stata sempre considerata la nazionalizzazione delle ferrovie italiane allorché con la legge 22 aprile 1905 fu decisa la statizzazione della rete principale sociale. Non starò d'altra parte neppure ad affermare che, esaminando il bilancio dell'azienda delle ferrovie dello Stato, non si debba tener conto della spesa. Il disavanzo va — anzi — preso in

seria considerazione. Voglio semplicemente affermare il principio che — rispetto al problema della spesa — il predominio spetta al concetto politico in atto nella legge del 1905. È vero, che l'azienda non deve essere un organo di pura erogazione di servizi, senza alcun corrispettivo o senza sufficiente corrispettivo. Ma nelle condizioni del nostro paese io penso che si debba anche affermare che l'azienda ferroviaria non può neppure essere considerata o diventare una azienda di carattere prettamente industriale.

Cerchiamo di vedere, infatti, come veramente stanno le cose. A questo scopo io mi propongo di dividere il mio intervento in tre parti: la parte finanziaria, la parte tecnica e infine quella che riguarda il personale.

È chiaro che la parte finanziaria preoccupa maggiormente. Il disavanzo nel suo quadro impressionante non può non attirare tutta la nostra attenzione; ed è per giunta chiaro che le cifre del disavanzo sono per tre quarti, come ebbe a riconoscere lo stesso onorevole Troisi, fittizie, non corrispondenti alla realtà. Se è vero che il disavanzo 1953-54 è stato di 60 miliardi, non è vero che per il 1954-55 il disavanzo è di 72 miliardi, in quanto noi diciamo che esso è in realtà di 80 miliardi, perché non si è tenuto conto del fatto che è stato esaurito il fondo conguaglio del prezzo del carbone, per una cifra di circa 5 miliardi e che sono stati esauriti anche gli utili del magazzino, per circa altri 2 miliardi!

Dove andremo a finire? Questa è la domanda che assilla tutti noi, e non soltanto il ministro dei trasporti ed i ferrovieri. Ma quali sono le cause del disavanzo dell'azienda? Si dice che fra le principali siano da annoverare le tariffe, che sono effettivamente le più basse fra quelle praticate dai vari paesi. Ma è chiaro d'altra parte che esse non si possono più aumentare, perché è dimostrato che con l'ultimo aumento del 25 per cento per quanto riguarda i viaggiatori e del 10 per cento per quanto riguarda le merci, non si è avuto un aumento degli introiti in misura percentuale corrispondente al traffico. Si è avuta invece una contrazione dei traffici tenuto presente lo stesso aumento naturale degli anni precedenti che si aggira sul 5 per cento. L'introito è stato così del 21 per cento per i viaggiatori e del 7 per cento per le merci. Si è avuta, pertanto, una diminuzione quantitativa del traffico e, dal punto di vista qualitativo, si deve osservare questo fenomeno: che i viaggiatori italiani si sono

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 22 OTTOBRE 1955

orientati verso tragitti brevi, mentre le merci si sono orientate verso tragitti lunghi.

Si può affermare, in conseguenza, che il traffico povero o a tariffe sottocosto si riversa sulle ferrovie mentre il traffico migliore viene smaltito tranquillamente dalle autolinee in concessione.

Altro elemento che gioca sul disavanzo: gli oneri sociali che ammontano a circa 40 miliardi. A questo proposito sono d'accordo con il relatore che bisogna ottenere la reversibilità degli oneri extra-aziendali e dei servizi che l'amministrazione delle ferrovie dello Stato compie a favore di altre amministrazioni. Si tratta di una vecchia rivendicazione che è urgente soddisfare, se non altro, per avere un quadro chiaro del bilancio di essa.

Noi sappiamo che l'onorevole Angelini è d'accordo in quanto che abbiamo avuto modo di leggere, nella relazione da lui fatta al bilancio del Ministero dei trasporti nell'anno 1953-54, che egli caldeggia questa rivendicazione. Noi, per contro, possiamo dargli atto che se egli si incamminerà su questa strada troverà in noi la massima fiducia e la nostra spontanea adesione.

Altra nota dolente è quella che si riferisce alle spese. Pure noi riconosciamo che in questo campo la dilatazione è fatale. Dando uno sguardo, ad esempio, al parco-merci attuale si riscontra facilmente che esso è inferiore del 3 per cento al parco-merci anteguerra. È noto altresì che ogni anno si tolgono dalla circolazione carri merci in numero maggiore di quelli costruiti. Riferendoci al 1938 noi sappiamo che oggi vengono tolti dalla circolazione 118 mila carri rispetto i 114 mila del 1938. Si aggiunga che l'indice tonnellata-chilometro è aumentato e che è pure aumentato il fabbisogno di carri speciali per le differenti caratteristiche del traffico attuale. Oggi, infatti, vengono maggiormente richiesti carri con alte sponde per derrate, carri frigoriferi, eccetera.

Da questo punto di vista mi associo alle parole pronunciate dall'onorevole Troisi, né mi dilungherò ulteriormente su questo ovvio argomento. È solo da tener presente che l'età media del parco-merci, che era di 20 anni nell'anteguerra, è oggi di 26 anni.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Dica pure anche di 40 anni.

CONCAS. Vede, dunque, che pecco di modestia, quando indico delle cifre inferiori a quelle reali.

Inoltre la manutenzione è insufficiente tanto che, a quanto mi risulta, oltre i 36 miliardi stanziati a questo scopo, si prelevano di

fatto altri 3 miliardi dal prestito di 40 miliardi che dovrebbero finanziare altre costruzioni, e 3 miliardi dal già scarso stanziamento per il rinnovamento.

A questo proposito potrei leggere un articolo pubblicato sul giornale *24 Ore*, ma ritengo che non sia questo il momento più adatto, tanto più che l'onorevole ministro questo articolo lo conoscerà già certamente.

L'armamento è in pessime condizioni e viene generalmente indicato come causa del deterioramento del materiale rotabile. Il numero dei carri in officina rispetto all'anteguerra è aumentato almeno del 50 per cento, benché il ciclo medio del carro sia superiore a quello dell'anteguerra: giorni 6,80 circa nel 1954, contro giorni 5,20 circa nel 1938.

È unanimemente richiesto un programma di nuove costruzioni e di ammodernamento. Continuando di questo passo, possiamo dire che tra 15 o 20 anni, se non si provvederà in tempo, noi ci troveremo completamente a terra.

Lo stesso discorso si potrebbe fare per le vetture passeggeri, ma, dati i limiti di tempo impostici, accennerò semplicemente a quelle che potrebbero essere le necessità odierne. Abbiamo bisogno di circa 1.000 carrozze, di 80-100 locomotori, e di alcune centinaia di elettro ed automotrici.

Anche a questo riguardo potrei leggere un altro articolo pubblicato su *24 Ore*, che illustra meglio di quanto non possano fare le mie parole, la necessità che si provveda al più presto in questo senso.

Di fronte a questo stato di cose, è bene che anche da questa parte si levi una voce per indicare in che modo si possa risanare l'azienda. Non basta fare delle denunce; è necessario anche indicare quale può essere la soluzione del problema.

Abbiamo già visto che l'aumento delle tariffe non porterebbe ad alcun risultato. Insistiamo perché la reversibilità degli oneri sociali avvenga il più presto possibile. Per quanto riguarda il risanamento finanziario, noi sappiamo che non ci possiamo aspettare miracoli da un giorno all'altro. Si rende però necessario il contenimento al massimo delle spese per la costruzione di stazioni monumentali.

L'Italia è l'unico paese che abbia sostenuto spese così elevate in questo campo. Il direttore generale dell'azienda delle ferrovie dello Stato in proposito ci anticipa quello che potrebbe essere il programma dell'azienda statale delle ferrovie. Egli prospetta, infatti, massicci investimenti per la costruzione di nuove sta-

zioni: quelle di Brescia, di Vigevano, di Napoli centro e di Trieste. Aggiunge che per gli impianti della sola stazione di Trieste non basteranno 5 miliardi.

Bisogna osservare, innanzitutto, che quando le possibilità sono limitate, occorre stabilire una scala prioritaria dei bisogni, specie quando essi sorgono per necessità di cose; ed attenersi nell'impiego delle disponibilità è cosa saggia e giusta.

Stiamo scontando purtroppo amaramente i peccati originali della ricostruzione ferroviaria, dai quali sembra non vogliano redimersi i responsabili dell'azienda delle ferrovie dello Stato!

Bisogna abbandonare questa politica, onorevole ministro, e bisogna indirizzarsi verso il miglioramento dell'armamento, verso il materiale rotabile che è troppo vecchio e scadente; bisogna orientarsi per il nuovo impianto di segnalazione e di sicurezza che va tutto revisionato; bisogna orientarsi con le spese verso questi obiettivi. In tale maniera si potranno ottenere un aumento della velocità media dei convogli e una riduzione delle spese di manutenzione del materiale rotabile, oltre ad ottenere altresì una larga economia di esercizio.

Per quanto riguarda la seconda parte del mio intervento, la parte tecnica, vorrei far presente che sulla attrezzatura non mi dilungherò, dato che altri colleghi sono scesi a particolari più minimi di quelli che io potrei oggi qui illustrare.

Sta di fatto, però, che l'attrezzatura è scarsissima e che non è tranquillante affatto.

Per quanto riguarda un altro punto della parte tecnica, rilevo che la organizzazione dell'azienda delle ferrovie dello Stato è ancora rigida, non conforme alle esigenze attuali; e questo perchè è quella originaria, quella di cinquant'anni fa. Non dimentichiamo che l'organizzazione è ancora quella di una azienda che operava in regime di monopolio. Ma le cose sono cambiate, nel senso che oggi esiste la concorrenza anche per la ferrovia; esiste, potrei dire, una lotta, una guerra aperta. Nasce necessariamente da ciò la necessità di dover adeguare, snellire e sburocratizzare l'Azienda.

Tanto per fare alcuni esempi su cui tutti possono essere d'accordo, dirò che esistendo i capi compartimento, questi che mansioni hanno? Sono essi liberi di poter prendere tutte quelle iniziative che una saggia e buona azienda dovrebbe concedere ai propri capi, o essi invece dipendono sempre da Roma? Io penso che ai capi compartimento sia necessario dare maggiore libertà.

Un altro esempio potrebbe essere dato dalla figura dei vicedirettori generali. Cosa stanno a fare i vicedirettori generali? Io penso che se essi debbano adempiere realmente ad una funzione, è necessario addivinare ad una divisione degli incarichi, perchè attualmente essi non hanno un incarico specifico. Date ad uno un incarico tecnico e all'altro un incarico amministrativo; dividete questi incarichi come si fa in tutte le buone e sagge aziende che si rispettano.

Se dovessimo scendere ad altri particolari, dovremmo anche chiedere che cosa fa il direttore generale.

Io ho avuto modo di leggere il discorso pronunciato l'anno scorso dall'onorevole Bensi. In quel discorso l'onorevole Bensi è stato duro ma è stato anche preciso nei riguardi del direttore generale.

BOGONI. È stato troppo buono, altro che duro!

CONCAS. Ma a quelle accuse che cosa è seguito? Noi sappiamo che nell'azienda si respira ancora tant'aria di caserma; sappiamo anche che nella azienda circola la voce che il direttore generale non è chiamato direttore generale ma « direttore caporale », per il suo modo di fare coi dipendenti.

Sappiamo, per esempio, che l'onorevole Bensi ebbe a far presente il fatto che il direttore generale era cointeressato nell'« Int », nella « Cit », eccetera, eccetera. Non ricordo più esattamente tutto quello che disse l'onorevole Bensi.

Io so che in seguito a ciò il direttore generale ha dato alcune dimissioni; so, però, che ha costituito dei comitati di coordinamento fra le ferrovie dello Stato e l'« Int » e la « Cit », per cui si ha avuto che egli è uscito dalla porta ed è rientrato dalla finestra! Non solo, così, le cose sono rimaste come prima, ma per queste riunioni di comitati egli percepisce un gettone di presenza, che — credo — si aggiri sulle 12 mila lire per ogni riunione stessa.

Ma una cosa mi ha meravigliato, onorevole ministro: venire a conoscere quanto percepisce il direttore generale. Sa lei che il direttore generale ha un introito mensile, se non eguale, di poco inferiore a quello del Presidente della Repubblica? Vorrei dare alcune cifre, sulle quali è chiaro che non potrei essere preciso al centesimo e nemmeno alla lira o al migliaio. Molto approssimativamente sono queste le cifre, dato che dette cifre si tengono un po' nascoste. Il direttore generale percepisce circa 200 mila lire mensili per stipendio, carovita, eccetera; 118 mila lire

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 22 OTTOBRE 1955

per indennità di carica; 120 mila lire di straordinario ogni mese. In più ha le missioni all'estero retribuite, e da quanto mi risulta va molto spesso all'estero. E allora, come fa ad adempiere alla sua funzione di direttore generale? Ma questo è un altro discorso.

Sappiamo anche che ha gratifiche varie che annualmente non sono mai state inferiori ai 5 milioni di lire. Sappiamo anche che percepisce i gettoni di presenza di quei vari comitati di coordinamento, a cui accennavo prima.

Si tirino le somme, allora, e, se queste informazioni sono esatte, penso che il ministro debba vedere se sia il caso o meno di lasciare ancora andare le cose come vanno.

E guardi, onorevole ministro, che queste cose sono di dominio pubblico. Per esempio, si sa che nella cooperativa edilizia di via Boldetti n. 28, qui a Roma, finanziata dallo Stato, vi è un appartamento che è del direttore generale, ma non è abitato né da lui né da alcun membro della sua famiglia. In quell'appartamento hanno, invece, sede gli uffici di una società di proprietà del figlio, la società « Sitea ». Scusi, onorevole ministro, ma la legge non commina la revoca dell'assegnazione in questi casi? Lascio a lei di esaminare se corrisponde al vero quanto io dico, e poi di giudicare e decidere in merito.

Si sa anche che presso la direzione generale si è costituito un altro ministero. Il direttore generale ha tre segreterie: la segreteria politica, la segreteria privata e la segreteria tecnica; il tutto per un ammontare di alcune decine di impiegati, mentre sappiamo che prima della guerra soltanto cinque impiegati facevano parte della segreteria. Non le sembra un'esagerazione, onorevole ministro? Sono un altro ministero o sottoministero dei trasporti, queste segreterie che girano intorno al direttore generale?

Mi permetto, onorevole ministro, di darle un consiglio che non dovrebbe partire da me, troppo giovane: cerchi di vedere, signor ministro, come stanno le cose realmente, perché il personale non è contento dell'andamento dell'azienda e del trattamento che subisce, ed ella sa che, quando non corrono buoni rapporti fra i funzionari, l'azienda ne subisce le conseguenze. Esistono infatti dei litigi, sappiamo che vari alti funzionari a volte si « scontrano » fra loro: insomma, l'ambiente non è quello ideale. Lo segnalava anche il giornale *Organizzazione ferroviaria* del luglio scorso che, in un articolo intitolato « Una questione matura » diceva alcune cose che vale la pena di rileggere: « Se è vero che i frequenti avvicenda-

menti ministeriali non hanno giovato e generalmente non giovano a una azienda come quella ferroviaria — diceva l'articolista — è anche vero che questa ha goduto nell'ultimo decennio di una continuità dirigenziale che avrebbe dovuto neutralizzare in buona parte, se non del tutto, i presunti effetti pregiudizievole dell'avvicendamento stesso ». E più avanti « Rimarrebbe tuttavia difficile conseguire gli obiettivi e soddisfare alle necessità se per avventura occorresse superare anche la resistenza interna di chi mal tollerebbe un mutamento di rotta che suonasse, benché involontariamente, come un riesame del passato... ». Ad un certo momento la stessa rivista si chiede che, per quanto riguarda la direzione generale delle ferrovie dello Stato, si voglia attingere ai dirigenti e funzionari della stessa amministrazione forniti di capacità tecniche e di quelle doti morali che tutti devono avere per poter intraprendere una carriera buona e seria.

Insomma, signor ministro, se non lo conosce, io la consiglio senz'altro di leggere quell'articolo.

E passiamo ad un altro importante problema, quello che l'onorevole Bima chiama il problema del ridimensionamento. Naturalmente quando sentiamo questa parola, noi ci mettiamo in guardia, perché sappiamo che cosa essa ha significato per tante nostre industrie private: sappiamo, cioè, come con esso si sia voluto giustificare il licenziamento indiscriminato delle maestranze, gettando nella miseria le rispettive famiglie. Io spero che la stessa cosa non voglia significare per le ferrovie, in quanto — diversamente — noi saremmo costretti a difendere fino in fondo il pane dei ferrovieri.

L'onorevole Bima, dunque, divide le linee ferroviarie in principali e secondarie. A loro volta, le linee principali sono suddivise in attive e passive. Attive sono 21 linee per chilometri. 2600, passive sono 219 linee — delle quali 45 insopprimibili — per 6300 chilometri. Anzitutto bisognerebbe sapere quali sono queste 45 linee insopprimibili, cosa che nella relazione non viene detta.

Poi distingue le linee secondarie: quelle a scarso traffico, per 6.600 chilometri, e quelle a scarsissimo traffico per 2.816 chilometri.

L'onorevole Bima — infine — propone il mantenimento di 21 linee attive e di 45 linee passive principali; la soppressione dopo attento esame caso per caso, delle linee a scarso traffico mediante disarmo completo, oppure la chiusura del traffico viaggiatori con-

servando quello merci; la soppressione nelle linee secondarie a scarsissimo traffico. Queste, se non erro sono le conclusioni dell'onorevole Bima.

Non è facile in questa sede e senza attento esame poter emettere giudizi definitivi da parte nostra. Io desidero, in questa sede, insistere affinché il Parlamento non venga estraniato in questa opera futura di ridimensionamento: sia dato al Parlamento il diritto di esaminare questo processo di ridimensionamento non lasciandolo solo agli organi esecutivi dell'azienda delle ferrovie dello Stato.

Senza sviluppare tutti i problemi, così complessi ed impegnativi, io ritengo che sia bene fissare in questa sede e in questo momento alcuni principi generali.

Non creda, onorevole Bima, che la risoluzione sia così facile come ella propone. Concordiamo con il relatore che bisognerà affrontare il problema e che il taglio dei « rami secchi », se si deve fare, bisognerà farlo. Come giustamente ebbe a dire l'onorevole Graziadei, non saremo noi i « conservatori » ad oltranza della ferrovia, così come si trova. Noi diciamo, innanzi tutto, che si chiarifichi il bilancio delle ferrovie dello Stato e poi si prenda in attento esame tutta la rete ferroviaria, concordando che, se qualche « ramo secco » vi sarà, dovrà essere tagliato. Anche noi desideriamo fare i chirurghi insieme alla azienda delle ferrovie dello Stato. Noi però non vogliamo che questo taglio avvenga indiscriminatamente. Infatti, oltre tutto, non tutti i « rami secchi » potranno o dovranno essere tagliati, in quanto bisognerà tener presente che alcune di queste linee potrebbero, in caso di necessità, svolgere un servizio di itinerario sussidiario alle linee principali che dovranno rimanere in attività.

Non credo, in secondo luogo, che sia conveniente, onorevole Bima, chiudere alcune linee a scarso traffico ai viaggiatori per tenere aperto il servizio merci, come ella propone.

BIMA, *Relatore*. Anche in Francia ed in Inghilterra hanno fatto così, per non precludere appunto la possibilità di riaprire il traffico delle ferrovie qualora la situazione economica della zona maturi.

CONCAS. Ma in questa maniera, onorevole Bima, non verrebbe affatto ad alleggerire gli onori della ferrovia, o li alleggerirebbe in minima parte. D'altra parte favorirebbe in pieno le autolinee le quali si « schiumerebbero » il traffico dei viaggiatori, più lucroso, lasciando alle ferrovie il traffico delle merci, più povero in quanto — si sa — che le merci,

in genere, viaggiano sotto costo. In questo modo faremmo una politica a favore delle autolinee e contro l'azienda dello Stato!

Secondo il nostro modesto parere, non si devono perdere di vista i viaggiatori, non potendo lo Stato lasciare questi in indifeso pasto alle autolinee senza che lo Stato stesso provveda a garantire ad alcune categorie quei vantaggi che sono indispensabili: mi voglio riferire alle categorie degli impiegati, degli studenti e degli operai. Lo Stato in ogni caso, non può venir meno ai propri doveri, e dovrà direttamente o indirettamente, assicurare al paese servizi sociali che garantiscano e facciano salve le esigenze di progresso e di sviluppo dell'economia nazionale.

Non dimentichiamo inoltre che è stato un atto politico la statizzazione delle linee ferroviarie e che nel 1905, quando i nostri predecessori fecero quella legge, non la fecero a scopo di speculazione, ma in particolare modo per far adempiere lo Stato ad un proprio e preciso dovere sociale e politico, che lo Stato conserva anche oggi nei confronti del cittadino.

Posso affermare che l'entità del disavanzo e i problemi accennati non sono i soli a testimoniare la crisi ferroviaria; io mi sono limitato semplicemente a spigolare qua e là e a mettere il dito su alcune note dolenti. Potrei continuare, ma credo che non sia il caso.

Niente di più esatto che senza una adeguata politica unitaria dei trasporti le condizioni economiche e tecniche della nostra rete ferroviaria resteranno quelle che sono. Fra tanto immobilismo, venga pure questo ridimensionamento se sarà necessario, fatto con il dovuto criterio e tenute presenti quelle che sono le esigenze sociali. Finisca, d'altra parte, il ministro dei trasporti di essere il solo ministro delle ferrovie; cessi, d'altra parte l'azienda di essere quella grande agenzia elettorale che è stata nel passato!

Auspichiamo sul serio che l'azienda delle ferrovie dello Stato non resti o non diventi quell'organo di pura erogazione a cui accennava l'onorevole Bima nella sua relazione, ma riesca a conciliare il più possibile il principio di essere una azienda autonoma e quello strumento sociale, tramite il quale lo Stato adempie ai propri doveri verso i cittadini ed il paese.

Ed allora, se non si potrà portare il bilancio dell'azienda al pareggio, si troverà senz'altro il modo di contenerne il deficit al minimo possibile.

Credetemi, onorevoli colleghi, il paese sarà lieto allora di venire incontro — nella giusta

misura — ad una nuova azienda risanata ed operante, potenziata e attiva!

I problemi del personale sono molteplici e ad esaminarli uno per uno ci vorrebbe un discorso di diverse ore. Si può cogliere però l'elemento determinante: la direzione generale segue una linea che va decisamente rettificata: essa non tratta e non risolve. Quando crea delle commissioni lo fa al solo scopo di menare il can per l'aia. Vedasi la commissione « Lalloni » dal nome del vicedirettore che la presiedeva: quando si è costituita 4 anni fa aveva 30 problemi all'ordine del giorno; in 4 anni ha concluso su 3 o 4 di essi, poi la rarefazione delle sedute ed infine da oltre un anno e mezzo non si è riunita più. Così, non si risolvono i vecchi problemi, mentre quelli nuovi sorgono e l'elenco aumenta; come aumentano il malcontento e le agitazioni.

Noi pensiamo che non è più compatibile con la politica attuale l'indirizzo seguito dalla direzione generale nei confronti dei ferrovieri. I ferrovieri si aspettano da noi e dal ministro una svolta in tutta la politica del personale. L'onorevole Angelini ha ereditato una situazione tutt'altro che buona, lo sappiamo, però noi confidiamo, i ferrovieri confidano molto nella sua opera, signor ministro.

Finalmente dopo dieci anni dovrà essere varato il nuovo regolamento del personale. Niente di più deprecabile che mettere una copertina nuova al contenuto del vigente regolamento, tanto per non sentire più parlare di regolamento fascista. Però tutto lascia supporre che la direzione generale, come per la riforma dell'azienda, voglia purgare il progetto Berruti. Occorre invece riformare sostanzialmente gli istituti della disciplina e degli avanzamenti, inserendovi la rappresentanza del personale e garantendo una procedura che dia fiducia agli interessati e prestigio all'amministrazione.

Occorre adeguare alla concezione democratica la serie dei diritti e dei doveri dell'impiegato sottraendolo allo strapotere della direzione generale.

Il nuovo regolamento non deve più legalizzare la bruttura dei licenziamenti degli inidonei, che sono poi degli agenti proficuamente utilizzabili in decine di altre mansioni; non deve più legalizzare lo sfruttamento permanente in mansioni superiori come si verifica attualmente; deve garantire il personale nei trasferimenti, affinché essi siano veramente richiesti da esigenze di servizio e non servire come arma di minaccia permanente verso chiunque chiede dei

diritti, o come bassa reazione politica e discriminatoria.

Si potrebbe chiedere al ministro di cominciare a porre fine a questa concezione borbonica, disponendo di considerare mancanza disciplinare tali minacce e provvedere a restituire alle proprie famiglie le decine di agenti che in questi ultimi anni sono stati sballottati da un capo all'altro della penisola perché davano fastidio. Tipico è il caso del ferroviere Cordone, trasferito una prima volta perché si interessava dei minatori di Lercara, ed una seconda volta per impedirgli di partecipare alle elezioni in contrapposizione alla lista della democrazia cristiana.

Ma, oltre alla esigenza di un buon regolamento, vi è quella di non lasciare ancora in piedi il famigerato decreto 22 luglio 1923, n. 1631, sulla disciplina delle prestazioni del personale. È la prima legge che, subito dopo la liberazione, i ferrovieri chiesero di abolire, ed invece è ancora in atto.

Dove siamo arrivati con questo decreto fascista è presto detto: in alcuni depositi il personale di macchina è sottoposto a turni di 250-300 ore mensili; identiche prestazioni sono richieste al personale viaggiante; quasi tutte le stazioni di linea fanno turni di 56 ore; non è raro il caso di trovare il turno così prestabilito: dalle 4 alle 10 e dalle 16 alle 19.

L'unica cosa che questo decreto fissa è il riposo settimanale e l'amministrazione ha tolto anche questo, e sfruttando il bisogno economico dei ferrovieri, solletica con le otto ore di lavoro straordinario alla rinuncia del riposo.

Siamo in pieno arbitrio, come arbitraria è l'affermazione che i congedi costituiscano una concessione anziché un diritto, come ha accennato l'onorevole Graziadei. Potrei citare alcuni fatti che riguardano le stazioni di Vicenza e quella di Roma, ma non mi dilungo perché altri ne ha parlato.

Desidero trattare brevemente l'aspetto economico. Non occorre aggiungere molte parole a quanto è ormai di dominio pubblico: la vertenza sul « conglobamento » ha messo in luce il grosso problema dello sganciamento. Sappiamo che il ministro è favorevole, e ci piace dire che era un pezzo che i ferrovieri auspicavano un ministro che si interessasse veramente e prendesse a cuore i loro problemi.

È dal 1906 che i ferrovieri godono di stipendi diversi a parità di grado, e ciò perché una cosa è il grado che obbedisce ad una esigenza di ordinamento gerarchico, e

un'altra cosa è il tipo di lavoro che ciascuno svolge ed al quale deve corrispondere un determinato stipendio.

Mi limiterò semplicemente a citare le conclusioni alle quali vogliono pervenire i ferrovieri. Essi chiedono che il lavoro ordinario sia pagato con una retribuzione ordinaria, che è lo stipendio; chiedono inoltre l'applicazione piena e sostanziale della differenza dello stipendio per ciascuna qualifica ferroviaria; stipendio che compensi il mestiere esercitato, valutato come tale, indipendentemente dal grado gerarchico attribuito sia esso dell'ordinamento ferroviario che dell'ordinamento statale.

Penso che ella, onorevole ministro, conosca questi problemi e pertanto non mi dilungo.

Onorevole ministro, ella nella sua relazione al bilancio 1953-54 ha messo in luce le sperequazioni esistenti tra stipendi e competenze accessorie dei ferrovieri.

Ci sembra utile metterla in termini più analitici. Nel 1921 le competenze accessorie per un macchinista, svolgente un lavoro normale, ammontavano al 20 per cento dello stipendio. Nel 1925, con la riforma fascista, le accessorie si ingrossano a scapito dello stipendio avendosi un rapporto del 50 per cento dello stipendio. Ma l'assurdo è stato raggiunto oggi, per cui le competenze accessorie costituiscono il 100-120 per cento dello stipendio compreso l'assegno perequativo; ancora da conglobare è l'assegno di sede. Per ciò la riforma delle competenze accessorie è un fatto di estrema importanza; essa caratterizzerà, come quella dei precedenti periodi, l'indirizzo politico del momento. È necessario restituire le competenze alla loro funzione di compensi per prestazioni particolari: la notturna, la trasferta, la missione, lo straordinario, il compenso alloggio, l'indennità di malaria ed altre, sono competenze accessorie.

Ho finito, onorevoli colleghi, non ritengo affatto di aver toccato ed esaurito tutti i problemi che riguardano l'azienda delle ferrovie dello Stato, in quanto peccherei di immodestia e direi per di più cosa non vera.

Ho cercato, semplicemente, di portare un piccolo contributo. All'inizio del mio intervento ebbi a dire, onorevole Angelino, che la sua ascesa al dicastero dei trasporti ha suscitato una attesa.

Ebbene, faccia che questa attesa non vada delusa! (*Applausi a sinistra*).

PRESIDENTE. Rinvio il seguito della discussione a martedì prossimo.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

LONGONI, *Segretario*, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Governo, per conoscere se non crede tranquillizzare con opportuni provvedimenti e controlli l'opinione pubblica giustamente allarmata e preoccupata per l'estendersi dell'uso di persolfati nella fattura del pane da parte di alcuni panificatori poco scrupolosi.

(2204)

« SANSONE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere quale fondamento abbia la notizia — pubblicata in questi giorni su vari organi di stampa — di una riduzione di 4000 o 5000 unità nelle forze dell'arma dei carabinieri, cui farebbe riscontro un aumento degli effettivi del Corpo delle guardie di pubblica sicurezza.

L'interrogante ritiene che una siffatta riduzione, oltre ad incidere sfavorevolmente sul prestigio e sul morale di un'arma tanto benemerita e circondata di unanimi tradizionali consensi popolari, pregiudicherebbe gravemente, nell'attuale delicato periodo di recrudescenza delinquenziale, l'efficienza dei servizi di prevenzione e repressione, cui i carabinieri ottemperano con riconosciuto spirito di civismo e di abnegazione, attraverso la loro organizzazione capillare, la quale dovrebbe, invece, essere potenziata in uomini e mezzi, avuto presente che molte stazioni periferiche sono costituite soltanto da tre o quattro militari e sono tuttora prive di telefono e di mezzi di trasporto, e sistemate in locali disadatti, malsani e poco decorosi.

A ciò si aggiungano i compiti e le mansioni infinite che i carabinieri sono chiamati a compiere, soprattutto nei piccoli centri rurali, dove in genere, essendo giustamente considerati i rappresentanti dello Stato, si riversa su loro ogni incarico, anche il più disparato, come a loro si rivolgono in infiniti casi i cittadini per ogni e più svariato motivo di carattere sociale, politico, civile.

(2205)

« CHIARAMELLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, sui fermi di alcuni lavoratori e del sindaco del luogo operati nel corso della giornata del 17 ottobre 1955 nel comune di Bernalda (Matera), per sapere:

a) se a creare il caso molto non abbia contribuito il fatto di avere quel sottufficiale

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 22 OTTOBRE 1955

dei carabinieri ostentatamente predisposto uno sproporzionato ammassamento di rinforzi in previsione della non certo condannevole richiesta dei lavoratori licenziati di essere ancora mantenuti al lavoro;

b) se non ritiene il ministro che un atteggiamento più comprensivo da parte della forza pubblica non avrebbe meglio raggiunto lo scopo di persuadere i lavoratori a tornarsene a casa;

c) se il fermo del sindaco, più che ai pretestuosi motivi successivamente e a fatica elaborati — tanto vero che prefettura e questura, opportunamente interrogati dal sottoscritto quattro ore dopo gli ultimi fermi e quando già il sindaco era stato tradotto a Matera, si videro costretti a fingere di non sapere nulla di nulla — non sia invece da attribuire a un meschino tentativo di quel sottufficiale di scagionarsi preventivamente dall'addebito di disobbedienza di cui si era reso colpevole verso il sindaco ufficiale della forza pubblica o addirittura a una non meno meschina direttiva di sapore scelbiano data da quel prefetto per il raggiungimento di scopi facilmente intuibili.

(2206)

« BIANCO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se non ritenga opportuno — in attesa dell'emanazione del preannunciato provvedimento relativo alla sospensione degli esami per la promozione ai gradi intermedi delle carriere statali (grado VIII gruppo A, grado IX gruppo B, grado XI gruppo C) a favore degli ex combattenti — di sospendere i concorsi per le promozioni suindicate già banditi dall'amministrazione dell'interno e non ancora espletati. Tanto più che le dichiarazioni fatte recentemente alla stampa dal ministro per la riforma burocratica circa la imminente emanazione del citato provvedimento a favore degli ex combattenti, ha generato uno stato d'indecisione in tutti gli interessati ai concorsi in parola.

(2207)

« CACCURI, DE CAPUA ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se è a conoscenza che in occasione della recente visita del Presidente della Repubblica alla città di Ascoli Piceno, la giunta comunale di quel capoluogo di provincia ha voluto estendere ai soli parlamentari del partito della democrazia cristiana l'invito di partecipazione. Se non ritiene che tale scorrettezza usata verso numerosi parlamentari della regione Marche dalla giunta comunale di Ascoli Piceno, non rap-

presenti anche un'offesa alla dignità e al dovuto prestigio dello stesso Presidente della Repubblica.

(2208) « MASSOLA, MANIERA, CAPALOTTA, BEI CIUFOLI ADELE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non creda opportuno intervenire per la sollecita approvazione del progetto concernente la costruzione della fognatura nel comune di Villapiana (Cosenza), i cui elaborati sono stati da tempo trasmessi al dicastero dei lavori pubblici.

« L'attuazione dell'opera di cui trattasi viene invocata da lungo tempo da quella popolazione dove, il procrastinarsi di una così fondamentale esigenza, crea motivo di vivo malcontento.

(Gli interroganti chiedono la risposta (16529) « SENSI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere — a seguito della insoddisfacente risposta alla propria interrogazione n. 9640, e della mancata risposta all'altra interrogazione n. 14827, presentata sin dal 26 luglio 1955 — i motivi precisi che hanno determinato il trasferimento del Centro di colonizzazione da Avigliano a Piano del Conte (Potenza), tenendo conto che la sede di Avigliano rispondeva ad esigenze tecniche e logistiche che consigliarono, appunto, la sua prima istituzione in quella località.

« Si tenga presente, in proposito, che Avigliano è posta al centro di tutte le zone scorporate dall'Ente riforma e nel comune esistono locali idonei ad ospitare uffici ed impiegati.

« Gli assegnatari di San Cataldo e Sant'Antonio Casolino hanno a più riprese manifestato il loro malcontento per i disagi cui sono sottoposti per recarsi presso l'attuale sede del centro, che li obbligano a lunghi percorsi ed a transitare per Avigliano.

« Si rileva, infine, che la centralità di Piano del Conte rispetto alle zone scorporate (che avrebbe potuto giustificare il trasferimento) è del tutto inesistente, poiché la maggioranza delle aziende agricole gravitanti intorno a Piano del Conte e ad Avigliano, non sono neppure costituite.

« Cade in tal modo la motivazione con cui si ritiene di poter giustificare l'irrazionale spostamento del centro prima a Potenza e successivamente a Piano del Conte, dove la sola costituzione dell'azienda soddisferebbe a sufficienza le esigenze locali.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 22 OTTOBRE 1955

« Per quanto suesposto l'interrogante chiede di conoscere se non si ritenga opportuno accogliere le istanze e le esigenze degli assegnatari, ripristinando il centro nella vecchia e funzionale sede di Avigliano.

(*L'interrogante chiede la risposta scritta*).
(16530) « SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere se non ritenga opportuno far disporre dalla società concessionaria dell'esercizio delle ferrovie meridionali calabro-lucane le seguenti variazioni di orario relative al tronco Bari-Matera-Montalbano Jonico:

treno 29: prolungamento del servizio viaggiatori fino alla stazione di Pisticci;

treno 34: inizio del servizio dalla stazione di Pisticci;

treno 23: in partenza da Matera alle ore 12,30 circa in luogo delle ore 13,49, in modo da consentire la coincidenza a Ferrandina col treno delle ferrovie dello Stato 794, in transito alle ore 13,39;

treno 30: partenza da Pisticci per Matera verso le ore 14, in luogo delle ore 15,08;

treno 36: partenza da Montalbano Jonico alle ore 15,40 in luogo delle ore 16,40;

treno 40: partenza da Matera alle ore 17,35 in luogo delle ore 18,39; con tale variazione d'orario e con quella del treno 36, si creerebbe una utile coincidenza con l'AT, in partenza da Altamura per Potenza alle ore 18,14;

treni 12 e 31: nella formazione di questi due treni, in partenza rispettivamente da Montalbano Jonico alle ore 7,15 e da Matera alle ore 14,52, è necessario impiegare vetture o automotrici del tipo nuovo, aventi un maggior numero di posti, in maniera da assicurare un minimo di comodità ai numerosi viaggiatori.

« Ciò anche per venire incontro alle richieste presentate dalla camera di commercio di Matera e riprese ampiamente dalla stampa interprete dei desideri e delle necessità delle popolazioni locali.

(*L'interrogante chiede la risposta scritta*).
(16531) « SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere quali motivi abbiano indotto l'Amministrazione delle finanze a non più riunire da oltre un anno, nonostante le sollecitazioni del sindacato di categoria, la speciale commissione incaricata di elaborare un nuovo schema di regolamento

in sostituzione della vigente disciplina, che risale al 4 dicembre 1864, per il personale che svolge il lavoro di facchinaggio presso le dogane; per sapere inoltre se risponda a verità la notizia che il Ministero avrebbe predisposto il nuovo schema di regolamento in questione e che avrebbe provveduto ad inviarlo in esame alle altre Amministrazioni interessate, senza averlo preventivamente sottoposto alla speciale commissione.

« L'interrogante ricorda che il precedente ministro delle finanze, rispondendo ad analoga interrogazione, ebbe a fornirgli, nell'ottobre del 1954, ampie assicurazioni circa la sollecita attuazione della auspicata riforma, la cui opportunità fu concordemente riconosciuta in apposita riunione svoltasi il 14 marzo 1952 presso il Ministero del lavoro e della previdenza sociale.

(*L'interrogante chiede la risposta scritta*).
(16532) « BRODOLINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, sull'urgente necessità di una inchiesta sulla grave situazione determinatasi alla cooperativa « Oberdan » di Pozzuoli (Napoli).

« Detta cooperativa fu costituita nel 1911 allo scopo di costruire e attribuire case ai propri soci, tutti operai o impiegati dello stabilimento Armstrong, poi Ansaldo: e difatti costruiva successivamente 2 lotti ognuno di 3 palazzine con 36 abitazioni per una, in tutto 72 abitazioni. In questo fu sovvenuta per il primo lotto dall'Armstrong, con l'anticipo del capitale senza interessi, e per il secondo lotto dall'I.N.P.S., con un mutuo al 6,25 per cento scomputabile in 50 anni, impegnandosi — a sua volta — il Ministero dei lavori pubblici a concorrere nell'annuo pagamento di tale interesse. Per quest'ultima circostanza la cooperativa diventò cooperativa a contributo statale, e quindi soggetta al controllo dello Stato.

« Dal 1927 (cessazione dell'Armstrong) si aprì per la cooperativa un capitolo di complesse vicende in quanto ai rapporti tra essa e i soci per quanto concernente la loro qualità di dipendenti — o meno — dell'ex Armstrong. Per cui oggi (in seguito all'assegnazione individuale delle case, come autorizzato dal Ministero nel 1950, e secondo i responsabili criteri degli amministratori della « Oberdan ») si deplora quanto appresso:

1°) risultano assegnate abitazioni a chi non ne aveva diritto per non trovarsi nelle condizioni previste dallo statuto. Come Palumbo Francesco (mai abitata la casa, ed inol-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 22 OTTOBRE 1955

tre proprietario), Panetti Enrico (abita a Baia), Cerasuolo Salvatore (abita a Roma), Cerasuolo Gioacchino (abita in una sua proprietà), Rocco Nicola (idem), Campanile Pasquale (abita a Trieste), Mellino Angelo (già rinunziò alla casa, abita col fratello consigliere della cooperativa), Esposito Luigi (rinunziò alla casa, abita in una sua proprietà), Bonelli Giuseppe (idem), Di Palma Mauro (idem), Spina Giuseppe (rinunziò alla casa, abita a Napoli), Cianciulli Stefano (rinunziò alla casa), Bini Costantino (idem). O anche come Lombardo Michele (mai abitata la casa), Savio Giulia (idem), Grazioso Concetta (idem). Oppure come Anaclerio Giovanni (impiegato del registro), Orrigo Alfredo (impiegato privato), Lamberto Federico (maestro, e iscritto ad altra cooperativa), Anaclerio Santo (impiegato delle imposte dirette), Castaldo Salvatore (maresciallo della sanità, in servizio a Napoli). Per tutti questi lo statuto istitutivo non prevedeva la possibilità di diventare assegnatari;

2°) di fronte a tali arbitrarie assegnazioni (per talune delle quali son servite le successive manipolazioni addomesticate dello statuto) risultano soccombenti i diritti di numerosi autentici soci (e di questi molti hanno abitato la casa da 15 a 30 anni, contribuito alla estinzione del mutuo, alle spese di riparazioni, manutenzioni, ecc.). Cosicché finirebbe col prevalere la finalità speculativa dei pseudo-assegnatari sulla legittima e definita posizione di « soci » di molti lavoratori; quali: Ascolese Procolo, Barletta Giuseppe, Barone Carmela, Cascone Giuseppe, Di Mare Castrese, Esposito Beniamino, Fratturato Laura, Graziano Roberto, Greco Giovanni, Grippa Fernando, Falanga Gaetano, La Mura Ciro, Maroder Antonio, Mollica Anna, Norvillo Giovanni, Pescatore Andrea, Puglia Vincenzo, Patricelli Antonio, Palma Ferruccio, Spizzuoco Michele, Zotti Clemente;

3°) forti di ragioni artificiose quanto capziose, taluni degli indebiti assegnatari hanno spinto la loro impudenza fino a chiedere lo sfratto — dinanzi al pretore di Pozzuoli — per i seguenti lavoratori (capi di famiglie numerose): Ascolese Procolo, Barletta Giuseppe, Patricelli Antonio, Pescatore Andrea, La Mura Andrea, Cascone Ciro.

« L'interrogante — anche di fronte alla tragica imminenza del possibile sfratto per questi ultimi — chiede al ministro di voler ordinare una severa, esauriente inchiesta sulla storia, le finalità, il funzionamento, gli atti passati e recenti della cooperativa, affinché siano presi gli immediati provvedimenti del

caso, e si ristabilisca così — nello spirito e non solo nella lettera della legge — il principio sociale che presiedette alla sua fondazione, e senza il rispetto del quale andrebbero travolte tante famiglie di lavoratori, a beneficio della più sordida speculazione.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).
(16533) « SPAMPANATO ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni ora 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.

La seduta termina alle 14,10.

Ordine del giorno

per le sedute di martedì 25 ottobre 1955.

Alle ore 9,30 e 16:

1. — Svolgimento delle proposte di legge:

MADIA: Modifica dell'articolo 3 del decreto legislativo luogotenenziale 31 maggio 1945, 364, riguardante l'avocazione dei profitti di regime (638);

RESTA: Collocamento nei ruoli ordinari degli istituti di istruzione secondaria e artistica degli insegnanti forniti di idoneità conseguita in concorsi a cattedre (1787).

2. — Seguito della discussione dei disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1955 al 30 giugno 1956 (*Approvato dal Senato*) (1667) — *Relatore*: Bima;

Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1955 al 30 giugno 1956 (*Approvato dal Senato*) (1744) — *Relatore*: Pintus.

3. — Discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'industria e del commercio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1955 al 30 giugno 1956 (*Approvato dal Senato*) (1663) — *Relatore*: Cappa.

4. — Seguito della discussione delle proposte di legge:

LUZZATTO ed altri: Attuazione della disposizione dell'articolo 103, ultima parte, della Costituzione della Repubblica (170);

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 22 OTTOBRE 1955

CAPALOZZA ed altri: Norme interpretative degli articoli 102 e 103 della Costituzione in relazione alla giurisdizione militare (186);

ARIOSTO: Sulla giurisdizione dei tribunali militari in tempo di pace (187);

Relatori: Riccio, *per la maggioranza*; Berlinguer e Cavallari Vincenzo, *di minoranza*;

5. — *Seguito della discussione dei disegni di legge:*

Regolazioni finanziarie connesse con le integrazioni di prezzo sul bilancio dello Stato, per i generi alimentari (154);

Regolazione dei risultati di gestione relativi alle importazioni dall'Argentina di carni e strutto (155);

Regolazione di oneri derivanti dalle gestioni di ammasso di generi destinati all'approvvigionamento alimentare del Paese, dalla campagna 1943-44 alla campagna 1947-48 (326);

Regolazione di oneri derivanti dalle gestioni di ammasso e di distribuzione di prodotti agricoli destinati all'approvvigionamento alimentare del Paese (Campagna 1950-51) (327);

Regolazione di oneri derivanti dalle gestioni di ammasso e di distribuzione di prodotti agricoli destinati all'approvvigionamento alimentare del Paese (Campagna 1951-52) (328);

Assunzione di oneri derivanti dalle gestioni di ammasso e di distribuzione del grano e derivati destinati all'approvvigionamento alimentare del Paese (Campagna 1952-53) (968);

Regolazione di oneri derivanti dalle gestioni di ammasso e di distribuzione di prodotti agricoli destinati all'approvvigionamento alimentare del Paese (Campagne 1948-49 e 1949-50) (1006);

Assunzione di oneri derivanti dalle gestioni di ammasso e di distribuzione del grano e derivati destinati all'approvvigionamento alimentare del Paese (Campagna 1953-54) (1041);

Relatori: Vicentini, *per la maggioranza*; Assennato, *di minoranza*.

6. — *Discussione dei disegni di legge:*

Ratifica ed esecuzione del Protocollo addizionale all'Accordo generale sui privilegi e le immunità del Consiglio d'Europa, firmato a Strasburgo il 6 novembre 1952 (*Approvato dal Senato*) (1184) — *Relatore:* Vedovato;

Adesione agli Accordi internazionali in materia di circolazione stradale, conclusi a

Ginevra il 16 settembre 1950 e loro esecuzione (*Approvato dal Senato*) (1381) — *Relatore:* Cappi;

Trasferimento di beni rustici patrimoniali dallo Stato alla Cassa per la formazione della piccola proprietà contadina (1135) —

Relatori: Sangalli, *per la maggioranza*; Gomez D'Ayala, *di minoranza*;

e delle proposte di legge:

Senatori CARELLI ed Elia: Apporto di nuovi fondi alla Cassa per la formazione della piccola proprietà contadina (*Approvata dal Senato*) (1548) — *Relatore:* Franzo;

Senatore STURZO: Provvedimenti per lo sviluppo della piccola proprietà contadina (*Approvata dal Senato*) (1549) — *Relatore:* Franzo.

7. — *Discussione delle proposte di legge:*

Senatore TRABUCCHI: Modificazioni alle norme del Codice civile relative al minimo di capitale delle società per azioni e a responsabilità limitata (*Approvata dal Senato*) (1094) *Relatore:* Roselli;

Senatore ZOLI: Norme per il pagamento delle indennità dovute in forza delle leggi di riforma agraria (*Approvata dal Senato*) (1351) *Relatore:* Germani.

8. — *Seguito dello svolgimento dell'interpellanza Delcroix e di interrogazioni.*

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

Norme integrative della legge 11 gennaio 1951, n. 25, sulla perequazione tributaria (*Approvato dal Senato*) (1432) — *Relatori:* Valsecchi, *per la maggioranza*; Angioy *di minoranza*.

10. — *Discussione della proposta di legge:*

PITZALIS e BONTADE MARGHERITA: Norme sui provveditori agli studi (616) — *Relatore:* Pitzalis.

Discussione del disegno di legge:

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo integrativo del trattato di amicizia, commercio e navigazione tra la Repubblica italiana e gli Stati Uniti d'America del 2 febbraio 1948, concluso a Washington il 26 settembre 1951 (378) — *Relatori:* Di Bernardo, *per la maggioranza*; Lombardi Riccardo, *di minoranza*.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

PAGINA BIANCA

APPENDICE

**DOCUMENTI E TABELLE ALLEGATI AL DISCORSO DEL DEPUTATO TROISI
SUL BILANCIO DEL MINISTERO DEI TRASPORTI**

CRITERI ADOTTATI PER LA FORMAZIONE DELLE SCORTE
E LORO VALUTAZIONE

La funzione attribuita al fondo di dotazione dei magazzini dell'articolo 17 della legge organica 7 luglio 1907, n. 429, è quella di costituire scorte di materiali e di oggetti di consumo, il che presuppone che alle scorte vi siano non soltanto dei materiali che occorrono per l'esercizio e il cui impiego costituisce un consumo, ma anche materiali che possano necessitare per bisogni futuri e che noi siano legati in maniera contingente all'esercizio stesso. L'entità complessiva delle scorte subisce variazioni nel tempo in relazione alle necessità immediate o future dell'esercizio in quanto è evidente che un maggiore sviluppo della rete o dei servizi ferroviari o l'aumento dei tipi e dei mezzi di trazione o dei rotabili, dei tipi d'armamento, di segnalamento, ecc., provoca automaticamente una variazione nelle necessità di magazzino e quindi una variazione nel volume delle scorte necessarie per fronteggiare le mutate esigenze.

Mentre le scorte dei materiali di consumo vengono costituite in base ai consumi verificatisi, tenute presenti le previsioni dell'impiego, quelle riguardanti i materiali speciali dei servizi trazione, lavori, impianti elettrici, e cioè pezzi di ricambio per rotabili, materiali di armamento, materiali per elettrificazione, per segnalamento, ecc., vengono costituite in base ai fabbisogni dell'esercizio segnalati dai servizi tecnici integrati dai fabbisogni relativi ai lavori speciali, sempre tenendo conto, naturalmente, delle scorte esistenti nei magazzini.

L'attuale consistenza è in rapporto di 1 a 70 rispetto a quella del 1938; e poiché l'indice di aumento dei prezzi dei prodotti industriali (cioè di quelli che maggiormente interessano l'amministrazione ferroviaria) è di 70 volte rispetto all'anteguerra, il volume attuale delle scorte deve ritenersi normale, tanto più se si considera l'intensità di traffico in atto rispetto all'anteguerra.

Tale situazione si è raggiunta nonostante la continua evoluzione tecnica dell'esercizio e la necessità quindi di nuovi molteplici rifornimenti che nel passato non occorreano: a) con l'eliminazione dei materiali tecnicamente superati e non suscettibili di una conveniente utilizzazione; b) dando il massimo impulso alle forniture in trasformazione, in permuta e alle vendite dei materiali non utilizzabili; c) estendendo l'uso dei contratti aperti che consentono la riduzione delle scorte al solo minimo di sicurezza; d) infine sviluppando e perfezionando i sistemi di rilevazione delle rimanenze dei materiali e dei consumi così da porre gli organi preposti agli acquisti in grado di disciplinare gli acquisti stessi limitandoli allo stretto indispensabile.

In quanto alla valutazione delle scorte si precisa che gli acquisti vengono contabilizzati a carico dei conti di magazzino in base alle spese che effettivamente si sostengono ed escludendo qualsiasi maggiorazione per le spese per trasporti ferroviari interni, che vengono effettuati in servizio, e per spese generali. I prezzi che si addebitano per le somministrazioni fatte ai servizi remunerano la gestione del puro costo sostenuto per l'acquisto dei materiali in quanto su di essi non viene applicata alcuna maggiorazione per le spese di trasporto e generali.

Pertanto per la quasi totalità delle operazioni di carico e scarico dei magazzini si verifica un perfetto bilancio tra spese ed entrate. Solo dalle eccedenze e deficienze che si verificano nel ricevere, conservare e distribuire i materiali, oppure dalle vendite eseguite a terzi, derivano utili o perdite di gestione che vengono portati a beneficio o a carico della parte ordinaria di bilancio.

TABELLA A.

SITUAZIONE DEL BILANCIO DELLE FERROVIE ESTERE NEI VARI PAESI

Qui appresso sono esposti, per le principali reti ferroviarie dell'Europa occidentale, i seguenti dati generali, per gli esercizi finanziari dal 1950 al 1953 (ultimi disponibili):

importo in lire (in base al cambio ufficiale) dell'utile o della perdita, compresi gli eventuali oneri finanziari;

utile o perdita unitari, in lire, per 1000 tonnellate-chilometro di treno completo. Tale dato è stato calcolato a scopo comparativo, e può avere un valore soltanto orientativo, a causa della diversa composizione dei vari tipi di trazione nelle varie reti: si è dovuto adottare tale riferimento in quanto non sono disponibili altri dati più omogenei, quali gli assi-chilometro o le tonnellate-chilometro-rimorchiate.

I dati sono desunti dalle statistiche dell'*Union internationale des chemins de fer*; occorre però fare esplicita riserva sulla comparabilità di significato, in quanto le varie amministrazioni hanno col proprio Stato rapporti anche notevolmente diversi le une dalle altre, sia per imposizioni tariffarie, sia per contributi alle spese, sia per prestazioni gratuite o semi gratuite ad enti statali o parastatali.

Ad ogni modo, per un esatto apprezzamento, occorre tenere presente la seguente tabella comparativa delle tariffe in atto nei vari paesi:

RAFFRONTO DEL LIVELLO DELLE TARIFFE FERROVIARIE IN VIGORE IN ITALIA
CON QUELLE DI ALCUNI PAESI EUROPEI NEL 1954 (a)

(Sulla base di prodotti medi generali a unità di traffico: Viaggiatori-chilometro e tonnellate-chilometro)

P A E S E	VIAGGIATORI		MERCİ	
	Prodotto medio a viaggiatore- chilometro in lire italiane	Numero indice Italia = 100	Prodotto medio a viaggiatore- chilometro in lire italiane	Numero indice Italia = 100
Italia.	5,031	100	7,991	100
Olanda	5,163	103	8,666	108
Gran Bretagna	5,582	111	15,573	195
Belgio	5,975	119	14,175	177
Germania	6,471	129	11,024	138
Svezia	6,945	138	10,157	127
Svizzera	7,031	140	20,863	261
Francia.	9,580	190	11,954	150
(a) Al mese di Settembre 1954.				

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 22 OTTOBRE 1955

PRINCIPALI RETI FERROVIARIE DELL'EUROPA OCCIDENTALE.

(Utile (+) o Perdita (—) di bilancio, in milioni di lire, negli esercizi sottoindicati).

	1950	1951	1952	1953
Austria	— 16.750	— 37.300	— 28.380	— 21.380
Belgio	— 1.860	— 1.740	— 2.750	— 6.140
Danimarca	— 5.890	— 4.190	— 5.520	— 7.410
Francia	— 66.420	— 14.060	— 57.350	— 84.380
Germania	— 76.800	— 66.120	— 87.040	— 111.840
Italia	— 59.410	— 47.770	— 57.380	— 54.180
Norvegia	— 7.946	— 4.596	— 5.172	— 7.014
Olanda	+ 227	+ 16	+ 900	+ 784
Portogallo	— 2.490	— 1.777	— 1.117	— 714
Spagna	— 8.301	— 9.810	— 10.118	— 12.750
Svezia	+ 146	— 1.068	— 4.175	— 5.097
Svizzera	..	+ 1.143	+ 1.164	+ 1.260

UTILE O PERDITA UNITARI, IN LIRE, PER 1000 TONN-KM DI TRENO COMPLETO (a)

	1950	1951	1952	1953
Austria	— 890	— 1.939	— 1.473	— 1.127
Belgio	— 74	— 62	— 103	— 238
Danimarca	— 777	— 525	— 675	— 898
Francia	— 400	— 78	— 324	— 510
Germania	— 495	— 380	— 489	— 644
Italia	— 1.232	— 840	— 960	— 873
Norvegia	..	..	..	..
Olanda	..	..	..	..
Portogallo	— 662	— 497	— 293	— 185
Spagna	— 302	— 342	— 329	— 406
Svezia	+ 4	— 31	— 123	— 152
Svizzera	0	+ 65	+ 66	+ 69

(a) Moltiplicando il peso di ogni treno, compresa la locomotiva, per i relativi chilometri di percorso, e sommando tutti questi prodotti, si ottengono le tonnellate-chilometro di treno completo.

DOCUMENTO B.

PROGRESSI CONSEGUITI NEL CAMPO DELLA ELETTRIFICAZIONE

Nel 1943 le linee elettrificate della rete ferroviaria avevano raggiunto lo sviluppo seguente:

a corrente continua 3 chilowatt	Km.	3.549,5
a corrente alternata trifase 16,7 Hz	»	1.821,7
a corrente trifase 50 Hz	»	118,2
a corrente continua bassa tensione	»	87,9
Totale	Km.	<u>5.577,3</u>

Le distruzioni arrecate dagli eventi bellici assunsero proporzioni tali da rendere inefficiente il 90 per cento della rete elettrificata.

Nel dopoguerra le ferrovie dello Stato hanno intrapreso con grande energia la ricostruzione portandola a termine in pochissimi anni.

Oltre a ripristinare i vecchi impianti si è provveduto:

a trasformare nel sistema a corrente continua 3 chilowatt le linee: Viareggio-Genova Brignole (1947); Pontremolese (1949); Mandela-Sulmona (1950); Milano-Porto Ceresio (1951); Trento-Bolzano-Merano (1952); Monza-Lecco-Sondrio e Colico-Chiavenna (1953);

a completare l'elettrificazione già intrapresa anteguerra, delle linee: Milano-Domodossola (1947); Roma-Albano e Roma-Velletri (1948); Firenze-Pisa (1951);

ad eseguire l'elettrificazione *ex-novo* delle linee: Milano-Treviglio-Bergamo (1954); Bologna-Padova (1955); Messina-Palermo (1955).

Attualmente sono in corso di elettrificazione le linee: Treviglio-Verona; Padova-Venezia; Pescara-Bari; per le quali gli stanziamenti necessari hanno già avuto luogo integralmente; nonché le linee: Mestre-Cervignano; Verona-Padova; Messina-Catania; per le quali gli stanziamenti sono stati approvati solo parzialmente.

Ultimate le suddette elettrificazioni in corso lo sviluppo della rete elettrificata sarà il seguente:

a corrente continua 3 chilowatt	Km.	6.761,8
a corrente alternata trifase 16,7 Hz	»	1.328,3
a corrente alternata bassa tensione	»	15,2
Totale	Km.	<u>8.105,3</u>

In occasione della estensione della elettrificazione alla tratta Sant'Agata-Palermo è in corso un radicale ampliamento del deposito locomotive di Palermo, comprendente una nuova e modernissima elettrotreni ed una grande sala rialzo che sarà servita da una gru da 60 tonnellate.

Sono state assegnate, in aumento alle unità già in dotazione a Messina, altre 21 locomotive 626 per un totale quindi di 45 unità per l'intera Messina-Palermo.

Non appena le condizioni della linea ne permetteranno la circolazione, parte di dette locomotive 626, e cioè quelle adibite ai servizi viaggiatori, saranno sostituite dalle più veloci locomotive gruppo 636, del gruppo attualmente in corso di consegna da parte delle ditte costruttrici.

Sono state, altresì, inviate in dotazione al deposito locomotive di Palermo quattro elettromotrici ALe 840 e quattro rimorchi ALe 840 cioè del gruppo più moderno in servizio sulla rete: tale ultima dotazione sarà ulteriormente incrementata quando avranno inizio le consegne delle unità di nuova costruzione.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 22 OTTOBRE 1955

Il complesso dei mezzi di trazione elettrica sopra descritti ha permesso il disimpegno di almeno 100 locomotive a vapore e di 2 automotrici termiche le une e le altre successivamente reimpiegate per aumento e miglioramento dei servizi delle rimanenti linee dell'Isola.

Per la elettrificazione della Padova-Ferrara sono state impegnate 10 locomotive elettriche di nuova costruzione che hanno disimpegnato circa 20 locomotive a vapore.

Come è noto, si prevede per l'aprile del 1956 l'applicazione della trazione elettrica sul restante tratto Padova-Venezia completando con ciò la linea Bologna-Venezia.

Ciò richiederà l'ulteriore impiego di 10 locomotive elettriche delle quali sono già iniziate le consegne e l'entrata in servizio dei nuovi impianti dei depositi locomotive di Mestre e Venezia marittima i cui lavori sono in avanzato corso.

DOCUMENTO C.

PROPRIETÀ DELLE AZIONI DELLA SOCIETÀ LARDERELLO

Le azioni della Società per azioni « Larderello » che sono in possesso dell'Amministrazione ferroviaria fin dalla costituzione della società (1939), rappresentano il 70,13 per cento del capitale interamente versato, e le medesime non sono mai state oggetto di vendita.

Le rimanenti azioni (29,87 per cento) sono in proprietà ad alcuni enti di diritto privato (gruppo di minoranza) e nessuna limitazione può essere posta al libero commercio delle medesime.

DOCUMENTO D.

PRODUZIONE ENERGIA ELETTRICA

I motivi essenziali che impongono alle ferrovie dello Stato una politica di produzione in proprio dell'energia elettrica occorrente per la trazione possono essere delineati come segue.

Il fabbisogno attuale di energia della rete elettrificata e ancor più quello che si avrà nei prossimi anni sono notevoli.

Oggi ci si avvicina ad un fabbisogno di energia per la trazione elettrica di circa due miliardi di chilowattora anno e nel 1960 si arriverà ai tre miliardi di chilowattora anno. Necessita perciò alle ferrovie dello Stato produrre in proprio l'energia sia per garantire la propria attività sia per mantenere una propria autonomia economica di fronte a quella del settore industriale elettrico e raggiungere nel ciclo produzione-consumo la massima economia come fa ogni grande consumatore di energia (Terni, Falck, Montecatini, ecc.) e come hanno fatto in passato esse stesse allorché hanno proceduto ad elettrificazioni su vasta scala. Né è da trascurare la necessità tecnica di esercizio di disporre sulla propria rete elettrica primaria di impianti generatori propri sui quali poter agire liberamente per raggiungere le condizioni di esercizio migliori tecnicamente e quindi, di riflesso, economicamente.

Vi è inoltre la necessità contingente e imperativa di sottrarsi alle difficoltà che si avranno nei prossimi anni per l'acquisizione di energia sul mercato nazionale conseguentemente al forte incremento dei consumi e al non corrispondente incremento degli impianti di produzione dovuto alle difficoltà in cui si è trovata costretta l'industria elettrica nazionale con il blocco dei prezzi dell'energia. La eventuale acquisizione di energia presso aziende elettrocommerciali pertanto risulterebbe certamente costosa e potrebbe anche risultare, nella contingenza, politicamente impossibile per la necessità di evitare di sottrarre alimento ad altri settori della produzione nazionale.

Pertanto le ferrovie dello Stato dovranno costituirsi nuove fonti di energia a mezzo di impianti idroelettrici, termoelettrici e geotermoelettrici.

Questi ultimi, secondo il programma in corso di attuazione della « Larderello », comprenderanno, in primo luogo, centrali sostitutive di alcuni vecchi impianti (aventi consumi unitari

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 22 OTTOBRE 1955

di vapore rilevanti) che verranno trasformati in impianti a utilizzazione diretta del vapore e con condensazione e, in secondo luogo, nuove centrali che verranno relizzate utilizzando ritrovamenti di vapore che si otterranno da apposite campagne di ricerche già progettate.

I nuovi impianti idroelettrici verranno realizzati prescegliendo (tra quelli per i quali vi sono le necessarie premesse per la concessione delle derivazioni d'acqua) quelli che potranno fornire energia regolata.

Ma dovrà innanzi tutto provvedersi alla realizzazione di centrali termoelettriche sia per raggiungere subito e nel modo che richiede minore sforzo finanziario, la copertura del fabbisogno di energia del prossimo futuro, sia per contribuire a formare quella necessaria riserva che, in periodi di sfavorevole andamento idrologico, provveda anche alla copertura di quella parte del fabbisogno che normalmente viene soddisfatta dalla produzione idroelettrica.

DOCUMENTO E.

AUTOMOTRICI

Le automotrici termiche in dotazione nell'anno 1940 erano circa 830 e la percorrenza giornaliera massima raggiunta in quel periodo è stata di chilometri 145.000 circa.

A fine guerra erano rimaste efficienti poco più di 120 unità e la ricostruzione condotta vigorosamente, ha consentito di poter riportare, in breve tempo, le unità efficienti del parco al numero di circa 600.

Sono state inoltre costruite 41 nuove automotrici gruppo 772 entrate in servizio negli anni 1948 e 1949; 100 nuove automotrici e 25 rimorchi a grande capacità e realizzanti comodità assai apprezzate dal pubblico, entrate in servizio tra il 1950 e 1952; 25 automotrici e 5 rimorchi per le linee a scartamento ridotto sicule pure in servizio dal 1950; nel corso dell'anno finanziario 1954-1955 non si sono avute variazioni nella dotazione di questi mezzi; per altro la percorrenza media giornaliera che al 1° luglio 1954 era di chilometri 165.000 è passata ai chilometri 175.000 circa di fine giugno 1955.

Dal luglio scorso sono iniziate le consegne di 57 nuove unità automotrici gruppo *ALn* 772 e di 6 automotrici a completa aderenza per la linea Paola-Cosenza mentre sono state ordinate all'industria nazionale le altre seguenti: n. 7 complessi a due elementi per servizi di classe internazionale nel quadro del Raggruppamento *Trans-Europ-Express* che consentirà la effettuazione di relazioni molto celeri e confortevoli tra grandi centri di paesi diversi aderenti al citato Raggruppamento; n. 2 automotrici ed un rimorchio per servizi a percorrenza media e su linee principali; n. 3 automotrici e 4 rimorchi per servizi a non lunga percorrenza e linee secondarie.

Si tratta di prototipi di automotrici che beneficiano della esperienza acquisita in tale campo e delle più moderne risorse della tecnica che dovranno costituire la base per le prossime costruzioni.

DOCUMENTO F.

LA POLITICA SEGUITA DALL'AMMINISTRAZIONE PER I COMBUSTIBILI
E L'ENERGIA ELETTRICA

Il rifornimento dei combustibili — carbone e nafta — si effettua con acquisti diretti dai produttori e quindi con esclusione degli intermediari con evidente vantaggio tecnico ed economico.

L'approvvigionamento del carbone si effettua interamente sui mercati esteri, per merce *fob* o franco miniera.

Attualmente ha luogo sui mercati inglese e tedesco e solo per completare i fabbisogni o per usufruire di piani di aiuto si ricorre al mercato U. S. A. Gli altri mercati europei non sono in questo momento in grado di esportare e gli altri extraeuropei sono troppo cari per gli alti noli.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 22 OTTOBRE 1955

Per il carbone inglese, per eccezionale concessione alle ferrovie dello Stato, le forniture sono fatte direttamente dal *National Coal Board*, ente di Stato che monopolizza la produzione di carbone inglese.

Per il carbone tedesco l'esportazione è per ora limitata a sei società coordinate da una organizzazione centrale. Con tale organizzazione vengono trattate le nostre forniture. I ricevimenti vengono effettuati in parte via terra (Italia settentrionale) ed in parte via mare (Italia centro-meridionale ed isole).

Per il carbone U. S. A. vengono effettuate gare tra le principali ditte produttrici-esportatrici, cercando poi di portare i prezzi ai livelli più bassi.

I noli vengono trattati e definiti dal servizio competente delle ferrovie dello Stato su segnalazioni di due ditte italiane, una a Londra e l'altra a New York.

Queste ditte funzionano da agenti delle ferrovie dello Stato per tutte le operazioni di noleggio, di coordinamento dei carichi tra le diverse ditte U. S. A. e per tutte le operazioni inerenti ai trasporti via mare. Nessun compenso viene dato a queste ditte per il servizio speciale di agenti delle ferrovie dello Stato, anzi esse cedono alle ferrovie dello Stato una aliquota delle commissioni di *brokerage* che esse ricevono dagli armatori, commissioni che sono fisse ed internazionalmente riconosciute.

La nafta (olio combustibile) viene acquistata direttamente dalle raffinerie nazionali ed inoltrata direttamente ai luoghi d'impiego.

Ciò consente di ottenere condizioni favorevoli nell'acquisto e consente inoltre di evitare la formazione di scorte.

Nel campo, poi, delle possibili utilizzazioni delle risorse nazionali, il carbone « Sulcis » viene impiegato quasi totalmente per la trazione sulle linee sarde e, nel continente, negli impianti fissi di riscaldamento che sono opportunamente attrezzati per tale particolare impiego.

Una certa disponibilità di locomotive adatte all'uso di combustibili liquidi, consente, sia pure in misura modesta, di diminuire il consumo di carbone nei periodi in cui la oscillazione dei prezzi di mercato dei due tipi di combustibile rende ciò conveniente.

Con l'istruzione accurata e continua del personale di condotta delle locomotive a vapore e con i controlli sistematici sul suo operato si cerca di ridurre al minimo possibile i consumi unitari di combustibile ed i valori raggiunti possono ritenersi soddisfacenti.

Il progredire della elettrificazione delle linee, l'aumento della dotazione di mezzi *Diesel* sia per i treni che per le manovre tende pure a diminuire l'uso di un combustibile più costoso.

In merito alla questione dell'acquisto, da parte dell'Amministrazione delle ferrovie statali, di una miniera di carbone tedesca, è da rilevare che l'offerta del pacco azionario della Società mineraria *Constantin der Grosse*, sita in Bochum, nella Ruhr, ha avuto origine dalla decartellizzazione delle aziende Krupp.

Prima di prendere in considerazione l'offerta stessa, la amministrazione delle ferrovie dello Stato inviò sul posto una commissione della quale facevano parte tecnici dell'amministrazione stessa ed esperti ad essa estranei, particolarmente qualificati per accertare l'entità e le condizioni della miniera.

In seguito all'esito favorevole degli accertamenti, risultante da dettagliata e documentata relazione, la commissione concluse trattarsi di miniera di largo giacimento, valutato a circa 119 milioni di tonnellate di carbone, con una produzione annua di circa 2.200.000 tonnellate di combustibile pienamente idoneo sia alla trazione ferroviaria, sia alla trasformazione in coke con una produzione media annua di circa un milione di tonnellate di coke metallurgico delle qualità le più pregiate, oltre alla produzione di notevoli quantitativi di sottoprodotti della distillazione. L'amministrazione delle ferrovie dello Stato, su conforme deliberazione unanime del consiglio di amministrazione e con l'adesione di massima dei competenti ministeri finanziari, fu autorizzata ad assumere l'impegno dell'acquisto entro i termini fissati per la opzione, subordinatamente però all'approvazione da parte del Parlamento di apposita legge di autorizzazione.

Non essendo stato possibile adempiere tempestivamente a tale formale e sostanziale condizione, l'impegno è decaduto.

SITUAZIONE PARCO CARRI SPECIALI AL 30 GIUGNO 1955

RIDUZIONE DEL NUMERO DELLE CLASSI DI VIAGGIO

La riduzione del numero delle classi di viaggio è stata presa in esame fin dal 1951 dalla *Union internationale des chemins de fer* (U. I. C.), alla quale aderiscono tutte le più importanti amministrazioni ferroviarie europee.

Dopo uno studio dettagliato della questione, al quale hanno contribuito tutte le amministrazioni suddette, l'Unione avanti citata ha deliberato di ridurre, con decorrenza dal 3 giugno 1955, il numero delle classi da tre a due, da denominarsi rispettivamente 1^a e 2^a.

La futura seconda classe avrà le caratteristiche dell'attuale 3^a, cioè 8 posti per compartimento, ma sarà gradualmente migliorata nel *comfort*.

La futura classe prima verrà a sostituire, per caratteristiche distintive, una specie di fusione fra la attuale 1^a e l'attuale 2^a, in quanto sarà gradualmente tutta a 6 posti per compartimento con ogni possibile *comfort*.

L'adozione di tale provvedimento è stata motivata dalle seguenti ragioni di carattere tecnico, economico e sociale:

a) la necessità di organizzare in forma più razionale la composizione dei treni, onde eliminare le maggiori spese di esercizio derivanti dalla scarsissima utilizzazione delle carrozze di 1^a classe;

b) l'opportunità di dare al servizio ferroviario un ordinamento più semplice, analogo a quello dei servizi autostradali, che offrono una sola classe per i viaggi ordinari e speciali *comforts* solo per i viaggi di gran turismo;

c) migliorare le condizioni di viaggio nella classe unica superiore, frequentata dal ceto medio, offrendo un maggior numero di carrozze a 6 posti per compartimento, anche ai fini dell'acquisizione di traffico.

All'applicazione di detta riforma hanno aderito tutte le amministrazioni ferroviarie europee, ad eccezione di quelle della penisola Iberica e della Grecia, in relazione alle caratteristiche del tutto particolari delle loro reti e del traffico da esse svolto.

L'adesione delle ferrovie dello Stato è stata approvata in sede di consiglio di amministrazione sin dal maggio 1953 (33^a adunanza) e confermata nel consiglio stesso nella 31^a adunanza del 21 aprile 1955.

Attualmente sono all'esame del consiglio anzidetto gli schemi dei provvedimenti tariffari da adottare in conseguenza della riforma.

Tali schemi di provvedimenti prevedono che, nel regime tariffario futuro, i rapporti di prezzo fra le due classi coincidono all'incirca, salvo ritocchi di lieve incidenza, a quelli attuali fra 3^a e 2^a classe, e che siano adottati speciali supplementi solo per trasporti da considerare di lusso, o offrenti comunque particolari prestazioni.

A complemento della breve nota suesposta, e a dimostrazione del minimo e decrescente concorso della 1ª classe al traffico complessivo, si riportano qui di seguito i dati sulla ripartizione attuale nel traffico viaggiatori tra le classi negli ultimi esercizi comparata con quella degli esercizi 1928-29 e 1938-39:

COMPOSIZIONE PERCENTUALE DEI VIAGGIATORI CHILOMETRO PER CLASSI

[illegible]