

CXLI.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI MARTEDÌ 15 GIUGNO 1954

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **TARGETTI****INDICE**

	PAG.
Comunicazione del Presidente	9197
Disegni di legge (<i>Seguito della discussione</i>):	
Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, per l'esercizio finanziario 1954-55 (641); Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1954-55. (816)	9199
PRESIDENTE	9199
DANTE	9199
BOVETTI	9205
FRANCAVILLA	9208
DI GIACOMO	9220
Proposte di legge (<i>Annunzio</i>)	9197
Proposte di legge (<i>Svolgimento</i>):	
PRESIDENTE	9197
CAPPUGI	9197
LUCIFREDI, <i>Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio</i>	9198, 9199
MACRELLI	9198

La seduta comincia alle 11.

LONGONI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta antimeridiana dell'11 giugno 1954.

(È approvato).

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Comunico che sono state presentate alla Presidenza due proposte di legge d'iniziativa parlamentare:

dai deputati Roberti, Romualdi, Mieville e Latanza:

« Modificazione alla legge 22 dicembre 1952, n. 4415, sulle promozioni per merito di guerra » (956);

dal deputato Lenza:

« Disposizioni sulla produzione industriale delle preparazioni galeniche » (957).

Avendo i proponenti rinunciato allo svolgimento, le proposte saranno stampate, distribuite e trasmesse alle Commissioni competenti, con riserva di stabilire se dovranno esservi esaminate in sede referente o legislativa.

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che gli onorevoli Amato e Rubino hanno rassegnato le dimissioni dal gruppo parlamentare del partito monarchico.

Saranno iscritti, pertanto, al gruppo misto.

Svolgimento di proposte di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di due proposte di legge.

La prima è quella di iniziativa dei deputati Cappugi e Morelli:

« Valutazione ai fini del trattamento di quiescenza del tempo trascorso dagli impiegati dello Stato in aspettativa per motivi di salute ». (105).

L'onorevole Cappugi ha facoltà di svolgere questa proposta di legge.

CAPPUGI L'unico e breve articolo che costituisce la proposta di legge non ha bisogno di alcuna illustrazione, tanto è semplice e chiaro. Comunque, non per tale sua chiarezza questa proposta merita di essere presa in considerazione e quindi tradotta in legge, bensì per la profonda ragione di equità e per il senso di umana solidarietà che la ispirano; motivi questi che non possono non ottenere il consenso del Parlamento e quello del Governo, quando si tenga anche conto del fatto

che il provvedimento comporta un onere molto lieve e non immediato.

L'articolo 27 del testo unico del 21 febbraio 1895, n. 70, ancora in vigore, dispone che il periodo trascorso dal pubblico impiegato in aspettativa per motivi di salute o per infermità, venga computato, agli effetti del servizio utile per il conseguimento del diritto a pensione, solo per la metà della sua effettiva durata.

Non sarebbe facile stabilire a quale principio morale ed umano tale disposizione si ispiri. Infatti, quando un dipendente dello Stato è costretto per motivi di salute, accertati dai sanitari, a chiedere un periodo di aspettativa, oltre a subire, in un momento in cui il male lo rende più bisognoso di aiuto, la decurtazione progressiva del proprio stipendio, è anche ferito dall'amarezza di sapere che quel periodo così sfortunato della sua vita gli verrà valutato solo per la metà agli effetti della pensione.

Ogni commento mi pare superfluo.

Occorre però aggiungere che l'articolo 50 del regio decreto legge 3 marzo 1938, n. 680, riguardante l'ordinamento della Cassa di previdenza per le pensioni agli impiegati degli enti locali, stabilisce, secondo il suo testo letterale, che « i periodi di tempo trascorsi in aspettativa per motivi di salute, ovvero in disponibilità, sono calcolati per intero agli effetti dell'indennità o della pensione ».

Dunque, onorevoli colleghi, la situazione è questa: un impiegato degli enti locali fruisce del computo totale, agli effetti della pensione, del tempo trascorso in aspettativa per motivi di salute, mentre un impiegato dello Stato ne fruisce solo per metà.

Ciò dimostra, anche per un'evidente ragione di equità derivante da così strana differenza di trattamento fra i dipendenti dello Stato e quelli degli enti locali, quanto sia necessario far luogo, al più presto possibile, all'emanazione di una disposizione legislativa che la elimini. Ritengo quindi che a questa proposta, tendente appunto a provocare tale disposizione di legge, non possa mancare, onorevoli colleghi, il vostro suffragio.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

LUCIFREDI, Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

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

(È approvata).

La proposta sarà trasmessa alla Commissione competente, con riserva di stabilire se dovrà esservi esaminata in sede referente o legislativa.

La seconda proposta di legge è quella di iniziativa del deputato Macrelli:

« Riesame delle posizioni dei dipendenti dalle pubbliche amministrazioni che furono arbitrariamente dimessi, licenziati o danneggiati nella carriera, nel clima fascista » (757).

L'onorevole Macrelli ha facoltà di svolgere questa proposta di legge.

MACRELLI. La proposta di legge che porta ora il mio nome — ma la cui paternità risale all'onorevole Belloni — merita di essere presa in considerazione dalla Camera, anche e soprattutto per ragioni di ordine morale.

Si tratta di riparare a una serie di atti del regime fascista, che hanno l'evidente impronta dell'ingiustizia.

La relazione scritta che accompagna la proposta di legge mi par chiara e precisa, per cui penso che non occorran ulteriori parole per giustificarla.

Mi preme piuttosto di porre in evidenza quanto attiene alla questione della copertura degli oneri finanziari. La questione non fu trascurata, al momento opportuno, dal proponente onorevole Belloni. Vale la pena di richiamare le parole con le quali si chiudeva allora la relazione e che io ho ripetuto, quasi *ad litteram* nella relazione che accompagna attualmente la proposta di legge: « La materia aveva già il suo regolamento in tutta la precedente legislazione, di cui la proposta, considerata nel complesso, non amplia la portata, ma assicura la procedura più conforme al principio animatore. Ciò fu a suo tempo — nella passata legislatura — riconosciuto dal presidente della Commissione di finanza della Camera, e confermato con la decisione di non luogo alla richiesta di presa in considerazione in base all'articolo 133 del regolamento della Camera: parere che l'onorevole Gronchi ha successivamente ribadito. Rispondendo al dubbio della Commissione, di cui alcuni volevano richiedere la presa in considerazione, l'onorevole Gronchi rimandò la proposta all'esame della IV Commissione. Non v'era ragione per richiedere la presa in considerazione, perchè non vi erano nuovi oneri ».

Tutto questo ho voluto ricordare soprattutto per togliere ogni eventuale scrupolo nel rappresentante del Governo e nei colleghi che mi ascoltano.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 15 GIUGNO 1954

Ad ogni modo, ripeto ancora una volta, la proposta risponde a criteri di giustizia e soprattutto di morale pubblica.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

LUCIFREDI, *Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio*. Il Governo è dell'avviso che le stesse ragioni che hanno impedito, dal 1949 al 1953, che la proposta di legge dell'onorevole Belloni diventasse legge, sussistono anche allo stato attuale delle cose nei confronti della proposta di legge Macrelli. Essa ha indubbiamente alla sua base una esigenza morale profonda; non c'è dubbio, ma la sua attuazione porterebbe un tale turbamento in tutto l'andamento dell'amministrazione statale, che gli svantaggi sarebbero assai più gravi del giovamento.

Comunque, il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

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

(È approvata).

La proposta sarà trasmessa alla Commissione competente, con riserva di stabilire se dovrà esservi esaminata in sede referente o legislativa.

Seguito della discussione dei bilanci dei Ministeri dei trasporti e della marina mercantile.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dei bilanci dei Ministeri dei trasporti e della marina mercantile.

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

DANTE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il nostro ricordo del periodo bellico e postbellico sarà, per lungo tempo, legato agli effetti del conflitto nel settore dei trasporti, e più particolarmente in quello dei trasporti su strada ferrata. La paralisi di una rete ferroviaria è la paralisi della vita stessa di una nazione, è il crollo della sua capacità di resistenza.

Questo spiega, eloquentemente, l'accanimento, soprattutto dell'aviazione nemica, sugli impianti e sulle attrezzature delle ferrovie italiane. Il nostro peregrinare alla fine del conflitto, a piedi o con mezzi di fortuna, segna un periodo di sofferenze indicibili, ma ritengo che noi, nella valutazione dello sforzo che il Governo ha compiuto, dimentichiamo sovente

tutte le sofferenze passate e superate con un coraggio che può essere qualificato stoico. A mano a mano che il rullo compressore della guerra passava oltre, i ferrovieri, con lodevole iniziativa e supremo coraggio, si rimboccavano le maniche e davano inizio al lavoro riparatore con quei primi interventi di urgenza che poi venivano gradatamente sostituiti dalle opere definitive.

Per valutare lo sforzo costruttivo e il grado di efficienza raggiunto dalle ferrovie dello Stato, occorre rifarsi a quelle che erano le condizioni della rete italiana all'inizio della seconda guerra mondiale, che coincideva con il primo secolo di vita delle strade ferrate italiane. Nel periodo della sua massima potenzialità prebellica la rete vantava 16.891 chilometri di linee in servizio, di cui 5.600 chilometri erano elettrificate e 4.500 erano a doppio binario. I binari ammontavano a 28.210 chilometri di cui 12.000 elettrificati; 43.158 erano i ponti di cui 39.091 in muratura e 4.067 in ferro per complessivi chilometri 321.181 di sviluppo. 1.849 erano le gallerie, per 910.986 chilometri; 2.727 le stazioni; 145 i depositi locomotive; 19 le grandi officine per il materiale rotabile; 77 le officine di rialzo; 29 le centrali termiche; 12 le centrali e sottocentrali elettriche; 167 le sottostazioni di conversione e trasformazione; 230 le cabine per luce e forza motrice. Quanto a materiale rotabile, le ferrovie dello Stato disponevano di 4.059 locomotive a vapore, 1.531 elettriche, 250 tra elettromotrici ed elettotreni e 895 automotrici; 7489 carrozze viaggiatori, 4.536 tra bagagliai e postali, 150 mila carri; 6 navi per il traghetto tra Messina, Villa San Giovanni e Reggio Calabria. I fabbricati, alloggi e case cantoniere ascendevano a 16.266, con 141.830 vani; 306 erano i dormitori e 3.649 i fabbricati accessori. Ai figli dei ferrovieri si offrivano cinque collegi e 22 colonie marine e montane; 273 sedi di dopolavoro erano allestite per il personale e per i familiari.

Il bilancio delle ferrovie era largamente attivo: 213 milioni di lire di avanzo al 30 giugno 1939 era il risultato del favorevole andamento di esercizio e di traffico, che avevano raggiunto, il primo 192 milioni di treni-chilometro, e il secondo 11,6 miliardi di tonnellate chilometro e 11,8 miliardi di viaggiatori chilometro. Il coefficiente di esercizio fu, nel 1938-39, pari all'82,40 per cento.

Questo complesso veramente vitale non aveva certo esaurito la sua fase ascendente in linea tecnica ed economica allorché lo scoppio delle ostilità lo folgorò, paralizzandolo nei suoi gangli vitali e logorandolo con

sistematiche, progressive distruzioni. Gli effetti tremendi dei bombardamenti aerei furono completati dal passaggio della guerra terrestre. Scientifiche e complete le distruzioni apportate dall'esercito tedesco in ritirata che, con la posa di cariche esplosive, raggiungeva la precisione assoluta nella demolizione delle opere fisse. Altrettanto calmo, oculato, razionale — e perciò perfetto — il lavoro di asportazione di materiali, di distruzione e di danneggiamento del parco rotabile. Alle locomotive, ad esempio, veniva praticata la rottura di tutti i tubi cilindri e delle bielle destre in modo da renderne impossibile l'intercambiabilità.

Se nel sud, fino alla linea del Volturno, e nel nord, oltre la linea gotica, i danni maggiori furono causati dai bombardamenti aerei, nella fascia fra le due linee i più duri e lunghi scontri terrestri si combinarono alle offese dal cielo nell'effetto distruttivo. Cosicché alla fine, tra spoliazioni, distruzioni per bombardamenti aerei ed azioni terrestri, il nostro sguardo si posava su uno spettacolo infernale di distruzione.

Tale stato può essere oggi efficacemente reso solo da dati statistici che esponano analiticamente i danni complessivi, valutati in circa 800 miliardi di lire. Distrutti o danneggiati 4.500 chilometri di binari di corsa, cioè il 21 per cento della consistenza prebellica, e 2.600 chilometri di binari di stazioni, pari al 35 per cento; 3.943 ponti in muratura per 68 chilometri, pari al 28 per cento; 811 ponti in ferro per 35 chilometri, pari al 44 per cento; 346 gallerie per 64 chilometri, pari al 7 per cento di sviluppo ed al 20 per cento di opere interrotte; 1.090 fabbricati viaggiatori, 5.942 alloggi, 161 dormitori, 1.590 fabbricati accessori, pari complessivamente a circa il 40 per cento; 5.000 chilometri di linee elettrificate, pari all'89 per cento; 10.800 chilometri di linee aeree e di contatto (il 90 per cento); 4.400 chilometri di linee elettrificate per alta tensione; il 50 per cento degli impianti di sicurezza e, segnatamente, delle linee ed apparecchiature telegrafiche. Andarono perduti 896 magazzini merci e 19 magazzini approvvigionamenti; 97 depositi locomotive e 67 officine, 18 centrali termoelettriche e 6 centrali elettriche.

Nè in minor misura sofferse il parco dei rotabili. Furono distrutte o gravemente danneggiate 1.000 locomotive elettriche (il 67 per cento); 2.400 locomotive a vapore (il 56 per cento); oltre 200 fra elettrotreni e elettromotrici; circa 478 automotrici termiche; quasi

10 mila fra carrozze e bagagliai (l'82 per cento); e infine 90 mila carri (60 per cento).

Tutte e 6 le navi traghetto furono messe fuori servizio, perché 5 affondate ed una seriamente danneggiata.

Questo, onorevoli colleghi, è il tremendo cespite di distruzione ereditato dalla guerra. Oggi le rovine sono un ricordo. La critica è facile; anzi, essa è diventata un'abitudine. Non è onesto, però, non riconoscere quello che è stato realizzato.

Io non starò qui ad elencare le cifre della ricostruzione, anche se, sotto un duplice aspetto, avrei il diritto e forse il dovere di farlo. Come deputato del partito di maggioranza, avrei bene il diritto e il dovere di mettere a fuoco lo sforzo ricostruttivo operato dal Governo in questo settore così vitale della vita nazionale. Ma dovrei fare questo bilancio ricostruttivo anche quale deputato siciliano. Sotto questo aspetto, la mia soddisfazione si colorirebbe di una legittima punta di orgoglio perché a tale ricostruzione ha dato valido, personale contributo di saggio amministratore un siciliano, l'onorevole Mattarella, come sottosegretario prima e come ministro poi.

Preferisco fare una sintesi di questa duplice esigenza ricordando i dati delle distruzioni operate dalla guerra e quelli della conseguente ricostruzione e del potenziamento delle linee ferroviarie limitatamente alla mia regione, la Sicilia.

Per quanto si riferisce agli impianti fissi (binari, ponti, gallerie e stazioni) le distruzioni e i danneggiamenti subiti dalla Sicilia possono essere, per voci, così specificate: binari di corsa, metri lineari 20.500; binari di stazione, metri lineari 44.588; deviatori, n. 520; ponti in muratura, n. 30 (con uno sviluppo di metri 970); ponti in ferro, n. 26 (con uno sviluppo di 1.400 metri); gallerie, n. 10 (con uno sviluppo di metri 643); fabbricati viaggiatori, n. 86; fabbricati alloggi, n. 225; case economiche per i ferrovieri, n. 10; case cantoniere, n. 287; magazzini merci, n. 79; fabbricati accessori, n. 86; depositi e rimesse locomotive, n. 23; officine, n. 8; magazzini approvvigionamenti, n. 2; impianti per il segnalamento, telegrafonici, luce, stadere, orologi, ecc. lire 160 milioni di danni.

Tutti i ripristini sono stati completati, e la spesa complessiva occorsa, comprensiva anche di quella relativa ai ripristini degli impianti elettrici, ammonta a oltre 4 miliardi. Inoltre, sono state approvate proposte per la sistemazione definitiva di ponti per l'importo di lire 906.317.000.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 15 GIUGNO 1954

L'elettrificazione ha richiesto lavori agli impianti fissi, in parte eseguiti e in parte in corso di esecuzione, per l'ammontare di 6 miliardi e 900 milioni, mentre altri 600 milioni sono stati erogati per gli apparati centrali elettrici; 1.660 milioni per gli impianti telefonici e 222 milioni per gli impianti di luce e forza motrice.

In dipendenza dell'elettrificazione della linea Palermo-Messina, che in parte, come sapete, è già in esercizio, sono stati eseguiti lavori di rinnovamento di binario con rotaie dei modelli pesanti per una estensione di chilometri 30 circa fra Messina e Sant'Agata, con una spesa di circa 500 milioni di lire, e sono stati approvati altri 36 chilometri di rinnovamento di binario, nonchè la bonifica e saldatura delle rotaie dei modelli pesanti già in opera fra Sant'Agata e Termini Imerese per una spesa complessiva di milioni 1.200 circa, lavori questi ultimi di prossimo inizio.

Dopo il 31 dicembre 1953 venne realizzato in Sicilia contemporaneamente alle ricostruzioni un programma di potenziamento degli impianti ferroviari per cui, complessivamente, la situazione degli impianti al 31 dicembre 1953, confrontata con l'anteguerra, è la seguente: binari stazione metri lineari 435.916 al 1° giugno 1950, 495.000 al 31 dicembre 1953, e così, rispettivamente, deviatori n. 3.204 e 3.414, fabbricati viaggiatori 302 e 311, magazzini merci 202 e 202, fabbricati accessori 347 e 386, depositi locomotive 35 e 35, rimesse locomotive 30 e 30, officine rialzo 9 e 9, platee lavaggio carri 10 e 10.

È da aggiungere che, nel periodo dal 1° giugno 1940 al 31 dicembre 1953, per esigenze di carattere militare, furono ampliate 60 stazioni, costruite 7 nuove stazioni (Giannalena, Castelluccio, Acitrezza, Rocca Lumera, Ponte Schiavo, Contesse, Torre del Lauro) e trasformate in stazioni 5 fermate, sostenendo una spesa di lire 80 milioni.

Per il decennio 1943-1953 sono stati impegnati i seguenti stanziamenti per lavori in parte eseguiti ed in parte in corso di esecuzione: impianto raddoppio Termini Imerese-Altavilla lire 2 miliardi e 980 milioni; ampliamento, trasformazione di impianto nuove stazioni lire 950 milioni; sistemazione invasi navi traghetto lire 150 milioni; ampliamento impianti trazione lire 325 milioni; impianto nuove pensiline lire 175 milioni; costruzione nuovi fabbricati viaggiatori, ampliamento e sistemazione di quelli esistenti e costruzione di nuovi fabbricati (dormitori, alloggi, ecc.) lire 1 miliardo e 160 milioni; impianto nuova stazione Contesse allacciata

con binario indipendente a quella di Messina scalo, lire 1 miliardo e 50 mila; raddoppio Bicocca-Catania-Acquicella, lire 80 milioni; apparati centrali elettrici, lire 1 miliardo e 100 milioni.

A questo imponente lavoro, ultimato o in corso di ultimazione, si aggiunge l'opera di potenziamento conseguente fra l'altro al completamento del raddoppio Fiumetorto-Palermo, al completamento dei rinnovamenti del binario con rotaie dei modelli pesanti sulle tratte ancora armate con rotaie dei modelli leggeri delle linee Messina-Palermo (Termini-Palermo) e Messina-Siracusa (Bicocca-Siracusa), all'ampliamento e sistemazione di diverse stazioni, fra cui Palermo, Catania e Trapani.

Questo l'imponente lavoro ricostruttivo per quanto riguarda gli impianti fissi, cui si deve aggiungere la compartecipazione dell'amministrazione ferroviaria alla creazione della Società termo-elettrica siciliana (Stes), recentemente entrata in attività e che, se non è la più grande è certamente tra le più potenti centrali termoelettriche dell'Europa.

Per quanto riguarda il materiale rotabile, le distruzioni subite, sempre limitatamente alla regione siciliana, ammontavano: per il materiale rotabile e di trazione approssimativamente a milioni 4.400; per i materiali di scorta presso gli impianti a milioni 143; e per le attrezzature delle officine di G. R., dei depositi, delle squadre rialzo e dei posti di verifica a 257 milioni: per un totale di 4.800 milioni.

Riattivazioni: materiale rotabile e di trazione (valore approssimativo) 4 mila milioni; navi traghetto 2.045 milioni, per un totale di 6.045 milioni.

Potenziamento: aumento dotazione locomotive a vapore 1.800 milioni, sostituzione ed aumento automotrici termiche e rimorchi, nonchè attrezzatura di nuovi impianti adatti per detti mezzi 2.580 milioni; locomotive elettriche impegnate sulla Messina-Sant'Agata, 2.800 milioni; attrezzatura deposito locomotive Messina, 46 milioni; aumento delle navi traghetto, al netto del valore di recupero ricavato dalla vendita della nave traghetto *Reggio* alienata per superati limiti di età, 1.839 milioni, per un totale di 9.065 milioni.

È nel programma, per l'avvenire prossimo, l'acquisto di locomotive elettriche e coppie di elettromotrici-rimorchi per la tratta in corso di elettrificazione, per l'importo di 1.900 milioni.

Ed ora che gli onorevoli colleghi hanno ascoltato questo imponente complesso di ci-

fre che dà una prova concreta ed evidente della costruzione operata in Sicilia, mi si permetta di passare a parlare della ricostruzione delle navi traghetto, per la quale sono ancora più evidenti lo sforzo fatto dal Governo e il risultato conseguito.

Su sei navi traghetto efficienti all'inizio della guerra, una sola, il *Messina* era superstite, seppure danneggiata; le altre 5 sono state affondate o si sono autoaffondate. Tecnica e lavoro, con opera vigorosa e volontà tenace, hanno sollevato dal profondo del mare le navi restituendole al loro ufficio di ponte ideale sullo stretto di Messina. Sicché il traghetto ferroviario sullo stretto è oggi effettuato dalle seguenti navi: 1°) *Secondo Aspromonte*, di nuova costruzione, stazza 2.505 tonnellate, capace di trasportare 18 carri; 2°) *Mongibello*, costruita nel 1948, stazza 2.620 tonnellate, capace di portare 19 carri; 3°) *Scilla*, recuperata e riparata nel 1948, stazza 4 mila tonnellate, trasporta 25 carri; 4°) *Messina*, recuperata e migliorata nel 1949, stazza 2.400 tonnellate, trasporta 20 carri; 5°) *Cariddi*, gemella della *Scilla*, recuperata nel 1948 dopo fortunate vicende e trasformata, su 4 binari, trasporta 36 carri con dislocamento a pieno carico di 4.350 tonnellate; 6°) motonave *Villa*, a due binari, particolarmente cara al nostro cuore di messinesi perché ricostruita da maestranze e in cantieri messinesi, recentemente entrata in linea, disloca a pieno carico 1.300 tonnellate e trasporta 13 carri. La nave traghetto *Reggio* come ho detto, è stata alienata per demolizione.

Possiamo dunque affermare con piena soddisfazione che lo stretto di Messina non costituisce più la strozzatura del traffico ferroviario tra la Sicilia e il continente, come avveniva in passato, poiché la potenzialità complessiva di traghetto è superiore a quella delle linee ferroviarie siciliane convergenti su Messina e a quelle calabresi facenti capo a Villa San Giovanni o a Reggio Calabria.

Occorre però tener presente che con il raddoppio del binario tra Palermo e Fiumefreddo e con l'elettrificazione della Messina-Palermo e della Messina-Catania già in atto e per quanto si riferisce al primo tronco in parte ultimato, il potenziale siciliano sarà evidentemente aumentato, per cui è necessario tenersi pronti, in vista anche delle buone prospettive per il maggior traffico, prospettive conseguenti — secondo le stesse felici previsioni che ieri qui ci faceva l'onorevole Berti — allo sviluppo industriale della Sicilia che i recenti ritrovamenti di idro-

carburi liquidi pongono all'attenzione dell'interesse industriale del mondo intero.

I giacimenti degli idrocarburi liquidi in Sicilia pare siano i più grandi di tutta l'Europa, compresi quelli della Romania.

Però, mentre è stato felicemente risolto il problema dei trasporti ferroviari attraverso lo stretto, non così può dirsi per il trasporto delle autovetture dall'una all'altra sponda. A parte l'ingorgo delle vetture, costrette qualche volta a sostare per delle mezze giornate sulle banchine dell'una e dell'altra sponda, è opportuno denunciare l'esosità delle tariffe per il trasporto degli autoveicoli attraverso lo stretto.

È bene che ella, signor ministro, si convinca che 2.500 lire per trasportare una vettura dall'una all'altra sponda — e sono appena cinque chilometri di distanza — costituisce un grave onere che deve assolutamente essere sensibilmente ridotto. Parimenti vorrei dire, *per incides*, al ministro della marina mercantile che costituisce un grave onere quello delle 16 mila lire che vengono richieste per il trasporto di una vettura da Palermo a Napoli.

Lo stretto di Messina non è una barriera di confine. Se non sono, come non possono essere, parole vuote di contenuto quelle che ella, onorevole ministro, ha pronunciato a Messina e di cui noi serberemo sempre grato ricordo, alle parole debbono seguire i fatti, perché diversamente, parafrasando Crispi, diremo che le navi traghetto ci uniscono, ma le tariffe ci dividono. Ho avuto modo di prospettare questo problema attraverso una interrogazione in cui domandavo di conoscere la data dell'inizio dei lavori per la costruzione delle rampe di accesso all'apposito spiazzo costruito sulla nave *Cariddi* e se, con l'aumento del potenziale di traghetto delle autovetture attraverso lo stretto di Messina, fosse prevedibile una riduzione delle tariffe.

La risposta, se io dovessi esprimermi nei termini ormai abituali, debbo confessare, signor ministro, che non mi ha lasciato soddisfatto. Io ho preso atto che ella ha posto allo studio il problema della costruzione delle rampe e, per quanto riguarda le tariffe, ella mi ha anche assicurato che ha posto allo studio il problema; ma io desideravo e desidero che ella lo faccia su un piano di concretezza e vorrei sperare anche di rapida soluzione. È un problema vitale anche per il turismo siciliano che vede strozzato l'afflusso dei forestieri attraverso uno dei mezzi principali di cui il turista si serve, quello delle autovetture.

Io comprendo le ragioni di bilancio che vengono addotte dall'amministrazione, ma ri-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 15 GIUGNO 1954

tengo che al di sopra del bilancio vi sia l'interesse superiore della collettività. Vi è una ricchezza che entra nel ciclo del progresso economico e sociale di tutta la nazione, senza passare attraverso una voce di capitolo di bilancio, nè del suo nè di altri ministeri. Eppure tale ricchezza è connessa allo sforzo che grave sui bilanci, soprattutto sul suo bilancio, onorevole ministro.

Anche l'incremento turistico della nazione, questo vitale rivolo di oro che entra nella nostra nazione, è legato allo sforzo ricostruttivo e alle realizzazioni conseguite nell'ambito dell'amministrazione ferroviaria. Perché allora non si incoraggia il turismo verso la Sicilia con tariffe invoglianti? Il turista che arriva fino in Sicilia è il turista che si sofferma di più sul suolo della patria e, quindi, spende e consuma di più: è il turista più produttivistico.

Anche al fine di invogliare il turismo isolano, mi permetto di proporre, e sottopongo all'approvazione della Camera, il seguente ordine del giorno:

« La Camera, preso atto con soddisfazione che la potenzialità di traghetti attraverso lo stretto di Messina è superiore a quella delle linee ferroviarie della Sicilia e della Calabria; poichè è opportuno favorire lo sviluppo turistico della Sicilia, in omaggio anche allo sforzo lodevole che in questo settore ha svolto l'assessorato al turismo per la regione siciliana; invita il Governo a rivedere le tariffe per il trasporto delle autovetture attraverso lo stretto di Messina, riducendole sensibilmente e creando una tariffa turistica per il trasporto di andata e ritorno delle autovetture da trasporto ».

Sono certo che ella, signor ministro, che tante benemerienze ha legittimamente acquisito presso la nazione e in particolare presso la mia regione, vorrà dare anche il suo nome a questa modesta, ma attesa provvidenza.

Ma, ultimata e superata la ricostruzione, l'amministrazione ferroviaria non si concede soste. Chi viaggia verso il Mezzogiorno si accorge che lungo il tracciato ferroviario ferve il lavoro operoso. Nel quadro di questo promettente risveglio, il consiglio di amministrazione annunciava recentemente un vasto programma di lavori comprendenti anche la elettrificazione di altre linee nel Mezzogiorno. In particolare, una agenzia di informazioni annunciava che il programma di elettrificazione comprende la Milano-Treviglio-Bergamo, la Treviglio-Verona-Padova, la Bologna-Padova-Venezia, la Sant'Agata di Militello-Palermo, la Messina-Catania. Nel Mez-

zogiorno, per la Battipaglia-Reggio Calabria, è in corso l'esecuzione degli impianti di trazione elettrica relativa al raddoppio della tratta Battipaglia-Vallo di Lucania. Per la Foggia-Bari, la Cassa per il Mezzogiorno ha provveduto allo stanziamento di 4 miliardi e 347 milioni e, per la Pescara-Foggia, allo stanziamento di 4 miliardi e 402 milioni.

E queste, onorevoli colleghi, non sono state cifre esposte tanto per fare una promessa (una promessa, in ogni caso, fatta in tempo innocente poiché non siamo in periodo di campagna elettorale) perché a questi programmi sono seguiti i fatti; proprio ieri i giornali hanno annunciato che il ministro Campilli, presente il ministro Mattarella, che ha il dono dell'ubiquità (*Commenti — Si ride*), ha inaugurato i lavori per la elettrificazione della Foggia-Bari. Trattasi di una vitalissima arteria fra il nord e il sud. Fra due anni le vaporiere saranno un ricordo! Sono previsti 300 chilometri di binario e un milione e 500 mila giornate operaie. Sono sicuro che tutto questo vi farà piacere, onorevoli colleghi.

Ho finito il mio disadorno eloquio fatto di aride cifre, ma devo dirvi, onorevoli colleghi, che la cerimonia di domenica scorsa è la prova più solenne che il Governo lavora con onestà di intenti, fedele agli impegni assunti, ed ottenendo risultati che le statistiche ci indicano come un primato. Riconoscere il lavoro fatto è un dovere che vale tanto e forse più della critica, di quella onesta, che raramente ho però sentito in questa aula in un anno di attività parlamentare. Forse non vi è amministrazione dove il lavoro compiuto e le conquiste realizzate hanno la forza della evidenza come nel settore dell'amministrazione ferroviaria.

Io sono certo che il Governo persisterà in quest'opera ricostruttiva della quale ieri, in tempo assolutamente innocente — ripeto — ci diede una prova solenne, e che ulteriori prove non mancheranno nel futuro per il raggiungimento di quelle mete che sono nell'ansia di tutto il popolo italiano. (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Bovetti, che ha presentato i seguenti due ordini del giorno, il secondo dei quali firmato anche dagli onorevoli Stella, Savio Emanuele, Rapelli e Buffone:

« La Camera,

richiamando precedenti voti della VIII Commissione trasporti e di questa Assemblea non disattesi dal Governo;

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 15 GIUGNO 1954

ritenuto che il sempre più imponente incremento dei traffici, accentuando il problema dei rapporti dei traffici su rotaia e su strada, ne impone una regolamentazione organica, strutturale e giuridica e ciò con un efficace coordinato piano di collaborazione avendo come unica meta l'interesse degli utenti, del traffico e quindi del paese;

dando atto al ministro dei trasporti delle lodevoli iniziative a tal riguardo prese (e fra queste l'accordo A. N. A. C., A. N. E. A. e ferrovie Stato, che risolve, però, solo parzialmente un ben più complesso problema) ritiene che la complessa materia debba fare oggetto di esame e di decisione collegiale in sede di Governo interessando più dicasteri;

considerando ancora che, col resto, la legislazione vigente di cui al testo unico 9 maggio 1912, n. 1447, e successive modificazioni, regolanti ferrovie concesse, tramvie ed automobili è ormai in gran parte superata e talora anacronistica ed abbisogna di una radicale revisione in un piano strutturale e legislativo aderente al progresso dei traffici e delle comunicazioni;

riaffermato che, in modo particolare, occorre attenuare il regime monopolistico in atto a favore di aziende autoferrottramviarie e ai danni di nuove concessioni ciò risolvendosi in deficienza di servizi e nell'arresto di iniziative quanto mai benefiche pel traffico e pel turismo;

riaffermato, ancora, che nella invocata modifica legislativa deve essere facilitata la potestà agli organi statali centrali o periferici di agire con ogni tempestività nei confronti delle aziende inadempienti o non curanti del pubblico servizio.

riconsiderato, poi, che devesi fare luogo, con le norme e le cautele all'uopo più volte indicate alla costituzione del Consiglio superiore dei trasporti accelerando nel contempo i lavori della commissione incaricata di elaborare il nuovo codice della strada;

costatato come il crescendo impressionante degli incidenti stradali imponga quanto meno la presa in esame dell'assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile;

ricordando la fondatezza dei voti della VIII Commissione trasporti accolti dalla Camera, nel punto ove si riconosce essere inderogabile ed urgente il passaggio al Ministero dei trasporti della direzione delle nuove costruzioni ferroviarie, nonché dell'Azienda nazionale della strada e di altri servizi, il tutto in un quadro organico di riorganizzazione di quadri, uffici e servizi,

impegna il ministro dei trasporti, per quanto di sua specifica competenza,

e invita il Governo

ad esaminare e risolvere nel più breve termine possibile i problemi e le situazioni esposte nel presente ordine del giorno ».

« La Camera,

richiamandosi agli ordini del giorno proposti ed accettati in occasione di precedenti discussioni di questo bilancio e ricordando i voti reiteratamente espressi dagli enti pubblici ed economici di Torino e del Piemonte:

confermate le considerazioni e le richieste dell'ordine del giorno Bovetti proposto nella presente discussione, circa le necessità di una radicale riforma delle vigenti norme relative alle concessioni autoferrottramviarie;

dando atto al Ministero dei trasporti ed alla direzione generale delle ferrovie dello Stato dell'accoglimento di alcune delle istanze in precedenza fatte, ciò però in misura inadeguata alle impellenti necessità della regione;

invita il ministro dei trasporti ed il Governo a riesaminare, alla stregua delle segnalazioni ripetutamente fatte (e che per brevità non si ripetono), il problema delle comunicazioni e dei servizi ferroviari ed autotramviari del Piemonte e segnatamente li impegna:

a) a dare disposizioni per l'ultimazione della stazione di Torino-Porta Nuova specie per quanto ha tratto alle pensiline ed alle tettoie disponendo altresì per la edificazione di quelle stazioni piemontesi i cui progetti già furono approvati;

b) a risolvere il ben noto problema della Torino-Roma a tale uopo essendo insufficiente il rapido di nuova istituzione con trasbordo a Genova;

c) a sollecitare i lavori sul tratto Torino-Modane, di così evidente interesse internazionale, disponendo altresì perchè nel piano esecutivo di elettrificazione sia compresa la Torino-Milano, affrettando l'ultimazione della posa del doppio binario sulla Torino-Savona;

d) a considerare, d'intesa col Ministero dei lavori pubblici, la necessità di ovviare ai grandi inconvenienti dei passaggi a livello specie su strade di intenso traffico;

e) a dare disposizioni perchè sia nella regione facilitata la istituzione di nuove linee automobilistiche specie nelle zone agricole, turistiche e di montagna;

f) a disporre perchè la legge sull'ammodernamento n. 1221 diventi presto ope-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 15 GIUGNO 1954

rante per la ferrovia Canavesana e per la Torino-Lanzo Ceres;

g) a provocare, alla stregua delle indicazioni inviate dagli enti sovra ricordati una revisione degli orari ferroviari specie per quanto ha tratto ai treni locali ed operai ».

L'onorevole Bovetti ha facoltà di parlare e di svolgere questi ordini del giorno.

BOVETTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il mio intervento, anziché estendersi come ne avrei avuto il desiderio, alla disamina dell'intero bilancio, si limiterà ad un esame riassuntivo dei due ordini del giorno che ho avuto l'onore di presentare all'attenzione del ministro e della Camera. E questo faccio anche per un motivo di ordine personale: avendo avuto l'onore di collaborare con lei, signor ministro, nel dicastero dei trasporti, preferisco lasciare ad altri colleghi il compito di dare alla Camera la dimostrazione dell'opera così vasta ed organica svolta in questo settore tanto essenziale per la vita del paese. Gli ordini del giorno che ho avuto l'onore di presentare sono due: il primo di portata più generale, il secondo limitato a problemi regionali.

Il primo ordine del giorno parte da un presupposto sul quale c'è — sono certo — il consenso di tutti i settori della Camera, cioè dalla essenziale importanza, per la vita economica sociale del paese, dei trasporti sia su terra che per aria o mare. I trasporti non sono più, come troppe volte erroneamente si ritenne, un fatto marginale della vita della nazione, ma ne abbracciano e compenetrano tutti i settori da quello dei traffici propriamente detti, al turismo, alla produzione industriale, ecc.

La politica dei trasporti deve essere preminente in questa nostra Italia, paese per due terzi montuoso, con estremi distanti ben 11 gradi di latitudine, cioè qualcosa come 1500 chilometri, spezzato dalla dorsale appenninica, paese in cui le ragioni di vita economica sono indissolubilmente legate agli scambi internazionali mentre ogni possibilità di vita civile all'interno è condizionata alla mobilità degli uomini e delle cose. I problemi tutti di questa nostra comunità nazionale sono, quindi, legati direttamente o non a un più efficiente sistema dei trasporti. Gli squilibri fra pianura e montagna, fra città e campagna, fra nord e sud possono essere attenuati ed armonizzati soltanto da una organica ed efficiente politica dei trasporti. Ogni anno dobbiamo assicurare la mobilità geografica a 47 milioni di abitanti, a 6-7 milioni di turisti stranieri, dobbiamo spostare

per via terra 100 miliardi di tonnellate, trasportare 30 miliardi di chilovattore, mentre siamo vicini ai 30 miliardi di tonnellate-chilometro e superiamo i 50 miliardi di viaggiatori chilometro. L'imponenza, quindi, delle cifre è evidente ed io risparmio a voi ulteriori statistiche che saranno riassunte in un modesto studio che invierò ai colleghi. Il fatto « trasporti » assurge a proporzioni ben vaste nei rapporti internazionali tanto che, col resto, le più recenti conferenze e organizzazioni che furono dirette ad amalgamare le economie europee si preoccuparono, in linea principale, dei trasporti nelle loro varie espressioni. Ne sono testimonianza, col resto, le conferenze di Bruxelles e di Strasburgo, e lo stesso *pool* dei trasporti.

Onorevole ministro, quindi, la constatazione di una situazione di fatto ci pone l'obbligo di qualche quesito. Un quesito, ad esempio, che pongo alla nostra coscienza di legislatori è questo: se cioè nel nostro paese, di fronte all'imponenza del fatto « trasporti », si sia avuta una legislazione omogenea, tempestiva, sfociante in una organizzazione strutturale agile, efficiente, se cioè, in una parola, sia stata perseguita una vera ed organica politica dei trasporti. E in quanto ho detto e dirò, devo dare atto onestamente al ministro Mattarella e alle varie direzioni generali di ogni più varia e intelligente attività i cui risultati questa Camera ha agio, attraverso le risultanze del bilancio, di apprezzare. Si è parlato, quasi come di uno *slogan* del dualismo rotaie-strada: qui il Ministero ha dato prove di comprensione e di vera aderenza alle sempre più impellenti necessità del traffico. Però, nonostante la migliore buona volontà del ministro e di quanti sono preposti ai vari settori dei trasporti, vi sono non pochi ostacoli che derivano dalla strutturazione amministrativa dei ministeri. La vostra buona volontà, onorevole ministro, si infrange contro compartimenti stagni, contro situazioni amministrative, e quindi ministeriali, che impongono a voi fatalmente delle remore e vi impediscono di effettuare quelle iniziative e quelle realizzazioni che sono, ne ho la certezza, nei vostri desideri. Abbiamo assistito, quindi, per situazioni di cose e non per cattiva volontà di persone, ad una politica dirò così sezionale dei trasporti, vediamo ogni giorno posizioni particolaristiche e talora contrastanti, sono non poche le remore ad iniziative veramente efficienti, si lamentano protezionismi non giustificati, nell'ambito dello stesso Ministero vi sono concorrenze inammissibili; v'è, insomma, una situazione generale

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 15 GIUGNO 1954

che non brilla per omogeneità, efficienza, tempestività e che richiede unità di indirizzo e di direzione sia sul terreno legislativo che su quello esecutivo.

Ad esempio, se passiamo dal campo strettamente strutturale a quello legislativo, allora le nostre preoccupazioni divengono maggiori. Potrei qui citare infiniti esempi: mi limiterò a dire che tutta la complessa e viva materia dell'automobilismo, del traffico su strada, della motorizzazione civile in una parola, è ancora regolata da vecchie leggi che risalgono, sia pure con modificazioni successive, al 1912 e al 1939; il che è in stridente contrasto col crescendo imponente dell'automobilismo, e col perfezionamento della tecnica.

Noi dobbiamo darle atto, onorevole ministro, di non poche iniziative nel settore amministrativo e legislativo. Citerò l'accordo, A. N. A. C. - ferrovie dello Stato, la commissione Berruti, la commissione Pescatore, i lavori della strada, per non parlare di altre iniziative. Ma questo non basta. Vi è un'esigenza fondamentale insostituibile: la politica dei trasporti non può e non deve essere avulsa dalla politica economica e sociale complessiva del paese, ma deve essere colla stessa intimamente connessa. Dobbiamo avere una sola politica dei trasporti e non molte politiche dei trasporti, politiche episodiche e talora frammentarie; dobbiamo avere una politica, una visuale, una decisione sola, e non una somma di urti, di pressioni, di concorrenze, di anacronismi. La diagnosi è facile; certo difficile è il rimedio, ma noi non dobbiamo adagiarci nel quieto vivere, dobbiamo volere, nei limiti del possibile, agire con una chiara visione dei problemi e della loro soluzione.

Io mi rivolgo a lei, onorevole Mattarella, non tanto come ministro dei trasporti perchè in questo settore la sua attività è ben conosciuta ed apprezzata; ma a lei mi rivolgo come membro del Governo al quale ultimo incombe il dovere di coordinare e armonizzare le attività dei vari dicasteri evitando sovrapposizioni, inframmettenze, dualismi che certo non giovano al pubblico interesse.

In un recente mio studio dimostrai come il settore trasporti sia un po' a mezzadria fra vari ministeri.

Il problema dei trasporti è stato in un recente congresso (mi pare in quello di Milano) paragonato ad un grande mosaico; e con una formula felice, che mi pare risponda alla situazione reale dei fatti, si è detto che deve essere risolto con « l'uno nel molteplice e col molteplice nell'uno ».

Non mi permetterò di suggerire, anche per evitare conflagrazioni di ministeri, come ha fatto in un congresso l'onorevole Tremelloni, attuale ministro delle finanze, un dicastero unico. L'onorevole Tremelloni difatti propose un solo dicastero comprendente i trasporti propriamente detti: la marina mercantile, i lavori pubblici, l'aeronautica, le poste e le telecomunicazioni. La proposta deve essere però vagliata. Nell'attesa, mi permetto suggerire più modeste ma urgenti soluzioni.

Io ho rilevato, attraverso i resoconti di quanto si è detto e discusso in questa Camera, un voto più volte ripetuto, quello relativo al Consiglio superiore dei trasporti. Mi pare che a questa tappa noi possiamo giungere senza eccessivo sforzo, senza frizione di ministeri: un Consiglio superiore dei trasporti organicamente composto e funzionante potrà esservi di notevole aiuto, e nei vari settori agevolerà l'opera vostra e dei dirigenti tecnici del vostro dicastero.

Sempre nell'attesa di una più larga riforma strutturale, mi sono permesso di ripresentare alla vostra attenzione i voti che l'VIII Commissione trasporti, nell'ordine del giorno presentato in occasione dello scorso bilancio, ebbe a suggerire all'attenzione del Ministero e della Assemblea; riforme strutturali che contemplanò il trasferimento al Ministero dei trasporti di alcuni settori che oggi fanno capo al Ministero dei lavori pubblici.

Sono, fra gli altri, i settori delle nuove costruzioni ferroviarie, della viabilità e dell'« Anas ». Perché queste innovazioni? Non ripeto quanto così autorevolmente detto lo scorso anno dall'onorevole Angelini, presidente della Commissione trasporti, ma è un fatto lapalissiano che la strada, la viabilità, la piccola e la grande arteria costituiscono elemento essenziale nella valutazione e nella soluzione del problema dei trasporti. Parlerò dell'argomento in occasione della discussione del bilancio dei lavori pubblici e ricorderò allora alcuni dati interessanti.

Ad esempio, 1.000 italiani dispongono solo di 4 chilometri di strada mentre 1.000 francesi di chilometri 18, altrettanti svizzeri di chilometri 10 e 1.000 statunitensi di chilometri 36. E ciò quando oggi circolano in Italia circa due milioni di mezzi a quattro ruote mentre un milione circa di macchine estere visita ogni anno l'Italia.

Dell'aeronautica riparlerò in occasione del bilancio della difesa. Oggi l'aviazione civile, per l'Italia, costituisce un settore vivo e

vitale dei trasporti. Potrei citare — ma me ne dispenso — i dati dell'imponente traffico aereo di persone e di cose, potrei ricordare l'incremento dei nostri aeroporti.

Ne viene ovvia la domanda perché questo settore debba avere tanta ristrettezza di mezzi di organizzazione e debba essere quasi avulso dal più vasto campo dei trasporti. Un collega che mi precedette ricordò la mia modesta attività di allora sottosegretario alla difesa, particolarmente incaricato del C.I.R. Il C. I. R. difatti aveva una funzione speciale, quella di coordinare l'attività economica e sociale dei vari dicasteri. Una proposta mia, che poi si disperse nei rivoli dei ricordi, fu appunto quella di armonizzare il settore dei trasporti con quelli che sono gli interessi di altri ministeri economici e sociali del paese.

E ci si potrà ritornare.

Ho citato, onorevoli colleghi, l'incongruenza e l'anacronismo della situazione legislativa in tema di trasporti. Soprattutto invociamo un nuovo organico testo di legge in tema di motorizzazione civile.

E molti sono i punti che all'uopo potrei indicare.

Ad esempio, le ferrovie concesse godono di una quasi immunità nei disservizi perché — lo so — i mezzi offerti a voi, onorevole ministro dei trasporti, dalle vecchie leggi sono molto relativi. Per colpire una azienda che non compie il suo dovere, un'azienda che trascura l'interesse pubblico e degli utenti, voi avete dei mezzi molto lenti, talora estenuanti, avete dei mezzi che si esauriscono nelle secche della procedura. Sia ben chiaro che non poche ferrovie concesse assolvono egregiamente i loro compiti, ma è appunto nei confronti delle negligenti che occorre avere mezzi rapidi ed efficienti.

Tutta la materia, poi, dei diritti cosiddetti acquisiti che si risolvono spesso in monopoli abbisogna di ritocchi se non anche di riforme.

Quando noi pensiamo ai facili protezionismi che vi sono in tema di concorrenze, quando noi pensiamo che per instaurare una modesta linea occorrono fatiche da Sisifo, quando noi pensiamo al privilegio che il beato possidente di una precedente concessione ha, noi diciamo che deve essere, in questo punto, linearmente riformata la legislazione affinché il Ministero possa fare opera di viva e di pronta giustizia.

Ho accennato al codice della strada. Ne discuteremo a suo tempo. Io do atto e riconoscimento degli sforzi e della volontà del vostro e degli altri ministeri nel volere

aggiornare il codice della strada alle nuove esigenze. C'è un punto che ha formato oggetto, se non vado errato, di un progetto di legge d'iniziativa parlamentare, che deve essere risolto con una certa celerità. Io potrei riferirvi — ma voi la conoscete — la situazione dolorosa degli incidenti stradali, nei quali una notevolissima parte di investiti non consegue un risarcimento perché c'è la carenza di possibilità da parte dell'investitore e c'è la mancanza della polizza di assicurazione. Io credo — è una mia convinzione personale, avvalorata da quella di altri egregi colleghi — che voi, onorevole ministro, potreste porre allo studio, come già altre nazioni hanno fatto, il principio dell'obbligatorietà dell'assicurazione per i possessori di autoveicoli e motocicli. Se guardiamo le statistiche degli investimenti, ne rimaniamo veramente impressionati e quando pensiamo alla situazione disgraziata dell'investito che non ha la possibilità di recuperare o che recupera soltanto in parte quello che è in suo diritto, io credo che questa mia richiesta risponda a un principio di ordine morale e giuridico.

Basti pensare che nel 1952 gli incidenti violenti della strada furono 52.000 con 4.200 morti e 67.000 feriti.

Altri problemi di indole generale vorrei sottoporre se non fossi vincolato da inesorabili ragioni di tempo.

Riprenderò altra volta l'argomento: per ora sia fermo che un programma a largo raggio deve essere tracciato per consentire un sistematico ed efficiente sviluppo dei trasporti nell'economia generale del paese.

Ma mi consenta, per ultimo onorevole ministro — perché non posso dimenticare anche la mia rappresentanza regionale — che, oltre all'ordine del giorno che contempla fatti e problemi di più vasta portata, mi soffermi un istante su un secondo ordine del giorno che con i colleghi Stella, Savio Emanuela, Rapelli ho avuto l'onore di sottoporre all'attenzione della Camera, relativamente alla situazione dei trasporti del Piemonte.

Dico subito che il mio ordine del giorno non è tanto relativo alla situazione del Piemonte come fatto regionale, campanilistico, ma è soprattutto attinente alle comunicazioni del Piemonte in quanto queste rappresentano un mezzo di comunicazione e di espansione con l'estero e con le altre parti d'Italia.

Ricordo che in precedenti discussioni abbiamo sollevato questi problemi ed è giusto dare atto al Ministero dei trasporti di

quanto già compiuto. Ma quando penso a quella povera stazione di Torino-Porta Nuova, che è ultimata solo per molte parti e obbliga i viaggiatori a sopportare la pioggia e le intemperie per la mancanza di qualche pensilina; quando penso all'eterno problema della Torino-Roma, per cui, a causa della corrente alternata e di quella continua, i viaggiatori sono costretti a Genova Brignole a una fermata di tre quarti d'ora, per cui i deputati torinesi si vedono assaliti dagli elettori, che fanno rilevare come da Milano si arrivi a Roma in sette ore, mentre da Torino ci si arriva in undici ore; quando penso a queste cose, onorevole ministro, mi permetto di richiamare la sua attenzione sulla necessità di risolvere vari problemi, tanto più che ella, rendendosi conto della loro importanza, ha già istituito quel rapido con trasbordo a Genova, che significa una prova di buona volontà, ma rappresenta in pari tempo una cambiale da lei firmata, alla quale saprà certamente far fronte.

Quando le parlo, onorevole ministro, della situazione della Torino-Modane, non parlo di una situazione di Torino, ma dell'intero traffico dell'Italia con la Francia. Pertanto, quando le chiedo che si intensifichino i lavori sulla Torino-Modane, io chiedo una cosa che non interessa solo Torino, ma il commercio italiano, l'economia italiana, che altrimenti l'afflusso di turisti e di merci francesi devierà verso altri paesi meglio organizzati.

Quando le parlo, signor ministro, della Torino-Savona (per la quale l'amministrazione ha già compiuto degli sforzi, di cui do ampio e cordiale riconoscimento), parlo di altro traffico internazionale, quello sulla Torino-Savona-Ventimiglia, che interessa la Francia e l'Italia.

Quando parlo della elettrificazione della Torino-Milano, io la invito, signor ministro, a compiere l'ultimo atto per far sì che la elettrificazione di questa vasta zona diventi finalmente un fatto compiuto.

Quando io parlo della necessità del suo intervento per far sì che le linee secondarie siano meglio vigilate e curate, io richiamo la sua attenzione, signor ministro, sulla legge n. 1221. Ai tempi in cui io ero suo collaboratore, ella mi ha concesso l'onore di essere il primo effettivo applicatore di quella legge. Invoco l'applicazione di quella legge per una ferrovia antidiluviana, cioè per la ferrovia Canavesana, che in coppia con la Torino Lanzo Cères ha sollevato tanto clamore di polemiche e di proteste.

Mi pare che le mie richieste siano limitate a un ordine di grandezza molto modesto, e non siano ispirate a fini di campanile, ma a concetti che muovono dall'importanza essenziale che la regione piemontese ha nell'ambito dei traffici nazionali e internazionali.

Onorevole ministro, ho terminato l'illustrazione dei miei ordini del giorno. Vorrei solo ricordare che ella nell'ultima discussione sul bilancio, intitolò il suo discorso con una frase quanto mai significativa: « Per una politica dei trasporti ». Con quel titolo, ella signor ministro, si è impegnato non solo come reggitore di un dicastero, ma si è impegnato nell'ordine collegiale del Governo ad essere il propulsore di quelle riforme di struttura e di legislazione che io mi sono permesso di suggerire. Continui in questa ampia politica dei trasporti: ella ha bisogno di appoggio e di solidarietà e credo che questa Camera non vorrà negarli, perché così agendo, ella dal suo posto e noi dai nostri banchi, con pieno senso di responsabilità agiremo tutti nell'interesse superiore del paese. (*Applausi al centro - Congratulazioni*).

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

FRANCAVILLA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il mio intervento nella discussione generale su questo bilancio vuol limitarsi ad un aspetto particolare di esso, che concerne una parte ragguardevole della rete ferroviaria del nostro paese. Si tratta di quelle ferrovie che sono note più comunemente sotto il nome di ferrovie secondarie e che invece più propriamente, a mio avviso, devono essere indicate come ferrovie in concessione all'impresa privata. giacché questo è il carattere fondamentale che le distingue, non l'importanza secondaria rispetto al loro valore funzionale o alla vitalità economica e sociale delle zone che esse attraversano, e neppure in taluni casi nel confronto con alcuni tratti della stessa rete statale, nella quale però, senza dubbio, il carattere unitario dell'attrezzatura tecnica più avanzata serve a rendere più vitali anche i tratti di minore importanza. Coloro i quali pensano o vanno sostenendo, in buona o in mala fede, che il problema della nazionalizzazione delle ferrovie sia già risolto da lungo tempo nel nostro paese, non possono non ricredersi e non rivedere il proprio giudizio — per non compromettere la serietà scientifica — di fronte al fatto che un buon terzo dell'intera rete ferroviaria italiana è costituito da ferrovie in gestione privata. Difatti, se ai 5.453 chilometri di ferrovie secondarie sommiamo i

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 15 GIUGNO 1954

1.708 chilometri di ferrovie extra urbane, avremo un totale di 7.161 chilometri; quasi la metà della rete dello Stato, che raggiunge, se non erro, in cifra tonda i 16.000 chilometri circa.

Altro che problema risolto! Siamo ben lontani, purtroppo, da quella che è da lungo tempo una realizzazione concreta, suscettibile di sviluppo sempre maggiore, in altri paesi a regime capitalistico, dove l'interesse pubblico, almeno in questo campo, è prevalso sulla speculazione privata eliminandola del tutto o quasi. Sono paesi che non hanno come noi sancito nella Costituzione, e cioè nella legge fondamentale dello Stato, il principio della nazionalizzazione dei grandi complessi industriali.

Una volta il partito democristiano usava avere un programma, e nel programma elettorale del 18 aprile queste cose vi erano, onorevoli colleghi del gruppo democristiano! Vi era la nazionalizzazione dei grandi complessi industriali, vi era la nazionalizzazione dell'intera rete ferroviaria italiana, che avrebbe dovuto comportare, a vostro avviso, il risanamento della politica dei trasporti in Italia, il risanamento del bilancio dei trasporti. Ma a mano a mano che vi allontanavate da quella data, vi siete assisi sulla convinzione che la vostra forza elettorale non derivava dalla efficienza di un programma sociale più o meno avanzato, dal programma sociale, che pure avevate sancito in alcuni principi fondamentali che formarono parte integrante della Costituzione, ma poggiava esclusivamente sulla impalcatura organizzativa di quei grandi elettori che — nuovi uomini di affari, in questi tempi di scandali e di sperpero del pubblico denaro — vediamo girare da padroni, come ombre nere intabarrate, fuggenti e sfuggenti, nei corridoi di tutti gli uffici, di tutti i ministeri, anche di quelli che si vestono oggi dell'etichetta liberale o socialdemocratica, e finanche qui, intorno a noi, nei corridoi di Montecitorio.

Non dico che il 7 giugno non abbia risvegliato in alcuni di voi le istanze sociali e democratiche che sonnecchiavano su quella convinzione, ma credo che il ministro Mattarella sia di quelli che vogliono che le cose continuino ad andare come sono andate finora e perciò vorrebbe con tutte le sue forze che non ci fossimo qui noi ed i socialisti, o che almeno fossimo molto meno numerosi. Egli si sente in buona compagnia, in questo pio desiderio, insieme con il suo più grande conterraneo, il Presidente del Consiglio onorevole Scelba, che abbiamo visto l'altra sera scolorarsi in

viso di fronte all'atto di morte, firmato da tutti i membri di questa Assemblea, della legge truffa. E non direi — se mi è consentita questa digressione — che egli vi assisteva con l'animo della madre o del padre che vede scomparire la sua creatura custodita in grembo con amore (poiché questo comporterebbe un sentimento nobile), ma con la rabbia impotente di chi, maldestro, deve rinunciare ad un bel colpo, covato e preparato a lungo in tutti i suoi particolari organizzativi, e si accorge infine — a sue spese — di averne trascurato qualcuno certamente molto importante.

Il bilancio dei trasporti costituisce, infatti, una delle punte più alte di questa situazione che alcuni definiscono di immobilismo, ma che invece si deve indicare con il suo vero aggettivo: cancrenosa. Una cancrena che rode nel bilancio dello Stato e cerca di rodere alla base alcune conquiste importanti che furono anche merito, nel nostro paese, della vecchia classe dirigente e per le quali si sono sempre battute in prima linea le forze del lavoro, attraverso all'azione dei loro rappresentanti in Parlamento, con i loro partiti di avanguardia e con le loro organizzazioni sindacali e di massa.

Guardate alla questione della nazionalizzazione della rete ferroviaria ed alla conseguente azione, che avrebbe dovuto scaturirne, di difesa, di incremento e di allargamento di questo grande patrimonio nazionale che è nelle mani dello Stato. Ne è sorta una polemica senza fine, che ha costituito oggetto di studi e di dibattiti su cui si è tanto scritto in Italia ed all'estero, opponendosi a questa linea di difesa e di sviluppo della ferrovia quella della concorrenza tra rotaia e strada, la quale, intanto, si era arricchita — con il progresso della tecnica — dei mezzi motorizzati e, quindi, delle autolinee.

E voi sapete, onorevoli colleghi, quale sia a questo proposito la posizione dei sindacati dei lavoratori: nonostante che tale posizione sia stata più volte deformata da polemiche vuote e sterili, i sindacati non si sono mai dichiarati favorevoli ad alcun disegno di opposizione al progresso della tecnica; essi non si sono mai dichiarati contrari per principio alla sostituzione del trasporto su strada al trasporto su rotaia. Essi sono, invece, convinti, come noi, come ogni uomo di buon senso, che le autolinee non hanno alcuna possibilità di sostituirsi alle ferrovie nei trasporti di massa. I lavoratori si sono, invece, sempre battuti e si batteranno con tutti i mezzi a loro disposizione, contro ogni

tipo di concorrenza che sia fondata sullo sfruttamento di chi lavora e del pubblico.

Orbene, voi ci presentate oggi un accordo, raggiunto, dopo laboriose trattative, il 15 settembre 1953, tra l'amministrazione delle ferrovie dello Stato e le associazioni nazionali dei concessionari di autolinee, accordo che, secondo quanto dice il relatore, si basa sui seguenti punti fondamentali: « 1°) impegno di mantenere la situazione attuale delle autolinee parallele alle ferrovie dello Stato; 2°) revisione delle autolinee attualmente esistenti, aventi percorrenza parallela alle linee delle ferrovie dello Stato superiore a 65 chilometri, e ad 80 chilometri a sud della linea ferroviaria Roma-Pescara; 3°) rinuncia da parte delle ferrovie dello Stato ad esercitare direttamente autolinee sostitutive od integrative di linee ferroviarie, per le quali si dovrà ricorrere ad esercenti privati; 4°) graduale adeguamento delle tariffe delle autolinee ordinarie parallele alle ferrovie dello Stato al livello minimo della terza classe delle ferrovie dello Stato ».

Il relatore nella sua relazione dice che « l'accordo non ha avuto per ora completa attuazione in quanto devono essere ancora costituite le commissioni miste previste dall'accordo stesso ». « Nello spirito però dell'accordo — continua il relatore — si è già provveduto in alcune regioni ad adeguamenti delle tariffe di autolinee ordinarie parallele alle ferrovie dello Stato in modo da portarle, gradualmente, al livello minimo della terza classe ferroviaria, ecc. ». Infine, dice la relazione: « Si ritiene che dopo la costituzione, ormai imminente, delle commissioni l'accordo potrà divenire pienamente operante e, con l'attuazione dei criteri e delle modalità concordati, possa tradursi in concreta realtà l'armonica coesistenza delle attività delle due categorie di vettori, con indubbio vantaggio per l'economia generale del paese ».

Noi vi chiediamo: dove volete arrivare?

Perché, se non temessi di mancare di correttezza, mi verrebbe spontanea un'altra domanda: ma voi difendete gli interessi dell'amministrazione statale o quelli del monopolio dei concessionari di autolinee? Voi fingete di ignorare o volete ignorare che l'elemento essenziale su cui si basa la concorrenza delle autolinee è determinato appunto dal super-sfruttamento dei lavoratori attuato dagli esercizi privati di autolinee. E con una ingenuità veramente cristallina avete sottoscritto questo accordo, con il quale avete tutto concesso alle autolinee, senza nulla chiedere. Non vi è passato neppure per la mente di

chiedere, come contropartita, l'unificazione del trattamento dei dipendenti dei concessionari di autolinee a quello di tutti gli addetti alle ferrovie per quanto si attiene al trattamento economico, ma soprattutto per quanto si riferisce ai ruoli organici del personale, e particolarmente in relazione all'orario di lavoro.

Non vi è venuto in mente di chiedere, ad esempio, l'applicazione delle medesime facilitazioni tariffarie esistenti sulle ferrovie per gli studenti, per gli impiegati, per gli operai, ecc.? Avreste potuto, così facendo, ottenere come risultato di eliminare alcuni elementi determinanti della concorrenza della strada alla rotaia, a tutela dell'amministrazione ferroviaria e del servizio, conciliando così gli interessi dello Stato con quelli dei lavoratori della categoria, con quelli del pubblico in particolare, della parte più bisognosa del pubblico, che è quella che gode delle tariffe cosiddette sociali. Avreste potuto, una volta tanto, su questa base, venire incontro alle giuste richieste di una vasta categoria di lavoratori, che è fra le più sfruttate e tartassate, che è reclutata talvolta al mese o a settimana; e molti di questi lavoratori sono costretti ad un logorio estenuante dei loro nervi alla guida su strade pericolose, fino a 15 ore ininterrotte di lavoro, mettendo in pericolo la loro vita e quella degli altri, ciò che contribuisce indubbiamente ad elevare il numero degli incidenti stradali. Vi siete limitati, invece, a richiedere il graduale adeguamento delle tariffe delle autolinee ordinarie (ma soltanto di quelle parallele alle ferrovie dello Stato, di cui al punto 4° della citazione del relatore) al livello minimo della terza classe delle ferrovie dello Stato, e non sappiamo ancora con quali prospettive per le tariffe ferroviarie, che si dice vorreste ancora aumentare.

Non credo tuttavia che abbiate dovuto sudare sette camicie per ottenere che questa richiesta fosse accolta. Vi porto subito un esempio concreto: nella mia città, a Bari, fra gli altri esercizi di autolinee, vi è quello della ditta fratelli Marozzi, che in questi ultimi anni del dopoguerra si è costituito un patrimonio ed un'attrezzatura di mezzi di trasporto veramente ragguardevoli. La Marozzi ha in esercizio diverse linee in concorrenza con le linee ferroviarie parallele: la Bari-Foggia, la Bari-Taranto, la Bari-Roma, ecc. Ebbene il biglietto della Marozzi costa circa due quinti in meno di quello dello Stato in terza classe. Ad esempio da Bari a Foggia con la Marozzi il viaggio costa 450 lire, mentre

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 15 GIUGNO 1954

con le ferrovie in terza classe costa oltre 700 lire.

Credete voi che ci vada a perdere la Marozzi? Nell'immediato dopoguerra aveva poche vetture malridotte, oggi possiede una attrezzatura del valore di parecchi miliardi.

Ebbene se andate a controllare i rapporti di lavoro della ditta con il personale dipendente trovate qui le ragioni dell'eccezionale sviluppo economico di questa azienda: i dipendenti non hanno alcuna garanzia di stabilità di impiego, e il loro reclutamento, fatto in maggioranza in una zona dove la disoccupazione raggiunge le punte più alte, dà luogo alle condizioni di assunzione le più strangolatorie; questi lavoratori vengono spremuti al massimo, poiché non si osserva alcuna disciplina da parte dell'azienda sull'orario di lavoro; ed è questo uno degli esempi concreti, che io posso indicare, di autisti che possono rimanere al volante anche più di 15 ore su 24.

Ma qui viene fuori un altro motivo di vantaggio in favore delle autolinee: alla manutenzione delle strade, che sono ormai invase dai *pullmann* degli esercizi privati, non partecipano con alcun contributo i gestori di questi esercizi di autolinee; essa è completamente a carico dello Stato o degli enti locali (i comuni e le province). Lo Stato ha, invece, a suo carico la manutenzione della strada ferrata, per la quale vengono stanziati delle somme in bilancio — anche se non troppo cospicue in verità — e viene utilizzata una parte del personale dipendente.

So quale è la vostra risposta a questa osservazione: voi sostenete che le tasse, specialmente quelle sui carburanti, che pagano gli esercenti di autolinee sono tali che da sole esse coprono già ad usura, in proporzione, le spese della ferrovia per la manutenzione della strada ferrata.

Ebbene, eccovi una smentita che vi viene da parte degli stessi gruppi industriali, che sono naturalmente favorevoli alla strada contro la rotaia: nel numero di febbraio scorso della rivista *Automobilismo industriale*, che è notoriamente emanazione della Fiat, e che si pubblica a cura dell'*Automobile club*, è apparso uno studio sull'« Ammodernamento delle ferrovie secondarie in concessione », che viene attribuito a quello stesso ingegner Vallecchi, il quale ebbe a pronunciarsi a questo modo sul problema della concorrenza fra strada e rotata: « Noi non possiamo dimenticare — ebbe a dire Vallecchi — che fra 20 anni tutti i servizi su rotaie dovranno scomparire ».

Nello studio è pubblicato uno specchietto dal quale si rileva che il costo viaggiatore-chilometro di un *pullmann* snodato Fiat 680 N e Viberti o Stanga, per 95 posti, è di 1,66; tale costo viaggiatore-chilometro sale a 2,52 con una lancia Esatau a 60 posti, a 3,99 con una O. M. Supertaurus a 35 posti, e si porta a 4,88 con una O. M. Leoncino a 22 posti, che sono poi *pulmann* tra i più piccoli che si possono vedere in giro nei servizi di autolinee.

Lo studio avverte che il costo viaggiatore-chilometro così valutato, sulla base dei calcoli fatti dall'ingegner Vezzani, « comprende già l'interesse del capitale, l'ammortamento degli impianti e del materiale, le tasse, le assicurazioni e gli altri accessori ». « D'altro lato — continua ancora l'articolo — dopo l'ultimo aumento del 15 per cento delle tariffe sulle ferrovie dello Stato, il costo viaggiatore-chilometro a brevi e medie distanze è salito a circa 6 lire in terza classe e 10 in seconda ».

Se questo è vero, io credo che il giudizio che i gruppi industriali si fanno di voi, signori del Governo, è che siete quanto meno degli ottimisti di sangue scorrevolissimo.

Credete allora, davvero, di potere, con questa forma di autolesionismo per la rete statale, con questi tipi di accordi che non riesco nemmeno a definire, credete davvero di poter riuscire a « tradurre in concreta realtà (per usare l'espressione del relatore) l'armonica coesistenza delle attività delle due categorie di vettori, con indubbio vantaggio per l'economia generale del paese »? Stimolare il settore dei trasporti su strada: questa è senz'altro anche la nostra opinione, ma stimolarlo a coordinarsi e organizzarsi in modo da diventare un settore rispettabile dell'attività economica nazionale, su una base economica sana, non di speculazione e di sfruttamento dei lavoratori, come voi stimolate invece a fare con la vostra politica e con questo vostro accordo che nasconde non si sa che cosa dietro la facciata.

Fin dove volete arrivare? Quali piani avete per le nostre ferrovie? Pensate già, per caso, a poter trarre vantaggio da questa situazione ponendovi sullo stesso piano di sfruttamento adottato dagli autoservizi attraverso l'esercizio di una maggiore pressione sui ferrovieri italiani? È questo che vuol significare la riluttanza che ha il ministro dei trasporti a coprire anche i posti previsti dalle tabelle organiche che sono divenute, d'altra parte, già troppo scarse e insufficienti rispetto alle attuali esigenze del traffico, come vi dimostrava ieri il collega Graziadei?

È per un indirizzo di questo genere che vorreste far approvare dal Parlamento la legge delega? E non avreste per caso anche l'intenzione di venirci a dire ad un bel momento che anche sulla rete statale vi sono i cosiddetti rami secchi da tagliare e che bisognerà procedere, per questo, a quei provvedimenti che oggi, con una parola di moda, vengono chiamati di ridimensionamento?

Questi sono i risultati che c'è da attendere dalla vostra politica dei trasporti, dai vostri accordi con i concessionari di autolinee.

Vi siete messi nella condizione di aver creato una situazione di privilegio per i gestori delle linee ferroviarie in concessione rispetto allo Stato. Le ferrovie dello Stato hanno rinunciato totalmente ad esercitare direttamente autoservizi sostitutivi o integrativi di linee ferroviarie, per cui, secondo l'accordo, si dovrà ricorrere ad esercenti privati. I concessionari delle ferrovie secondarie gestiscono, invece, talvolta in regime di monopolio assoluto, autolinee parallele alla ferrovia in concessione e vedremo in seguito a quali risultati portino simili agevolazioni e simili concessioni di gestione contemporanea e parallela di ferrovie e di autolinee.

Ma ora siamo entrati in quella che vuole essere la parte centrale del mio intervento; e permettetemi di soffermarmi su questa grossa questione delle linee secondarie in concessione. Abbiamo visto quanta parte della nostra rete ferroviaria esse costituiscono; se vogliamo vedere ora come funzionano, in base a quali criteri e con quali risultati, ci troveremo ad un tratto immessi in una rete fittissima di interessi privati, spesso in contrasto fra di loro, ma sempre in contrasto stridente e permanente con le finanze dello Stato, con l'incremento e lo sviluppo della rete ferroviaria e con gli interessi più vasti della collettività.

L'istituto della concessione costituisce un avanzo feudale di regie prerogative che è lecito considerare come uno degli elementi più immorali e più corruttori del nostro tempo. Su questa via ci sarà possibile incontrare delle persone onuste di titoli, sia nobiliari che bancari, i quali ogni anno riescono ad intascare fior di miliardi, in una maniera che io non esito a definire scandalosa, senza correre neppure uno solo di quei rischi che comunque affronta invece, in una misura o nell'altra, ogni altro operatore economico.

Ottenuta la concessione, il concessionario, comunque camuffato — e voi sapete, onorevoli colleghi, che le persone fisiche si nascondono quasi sempre dietro il paravento della società

costituita — si è assicurato da quel momento l'introito di tutte le attività della gestione e, se riuscirà a dimostrare, mediante quei piccoli trucchi che tutti conoscono, che la gestione è in perdita, otterrà dallo Stato una cospicua sovvenzione, che lo porrà poi al sicuro da ogni rischio di attività in perdita.

Capitalizzazione dei profitti e collettivizzazione delle perdite: ecco come è stata definita, in forma sintetica, la soluzione concessionaria.

Questo, in poche parole, è l'istituto della concessione, che si abbevera tranquillamente alla mammella dello Stato, attingendo ai suoi bilanci produttivi, già così ridotti ai minimi termini, dal momento che il ministro della difesa ha fatto la parte del leone.

Chi paga in favore di questi messeri è sempre il povero « Pantalone », la massa dei lavoratori, degli operai, dei contadini, il piccolo e medio ceto delle campagne e delle città, su cui ricade sempre il maggior peso della bilancia economica dello Stato italiano. Ecco la strana sorte che è toccata e tocca ancora oggi a questi veri campioni del privilegio, che sonnecchiano tranquilli all'ombra della protezione governativa.

Se risaliamo alle origini di queste concessioni, vi troveremo che tutte o quasi tutte le ferrovie in concessione sono state costruite, o interamente rifatte a spese dello Stato. È tutto patrimonio dello Stato offerto in olocausto alla speculazione e all'imbroglio. Tuttavia le concessioni furono istituite in seguito al riconoscimento della pubblica utilità di quelle linee chiamate secondarie e ne veniva escluso assolutamente lo scopo speculativo. Vedremo subito, invece, come sul concetto di pubblica utilità sia prevalso — e prevale oggi in maniera più accentuata nell'orientamento governativo — il concetto di maggiore o minore lucro, di maggiore o minore possibilità di speculazione, per stabilire se e quanta parte di quella rete debba essere mantenuta in vita.

Se poi vogliamo affacciarcì per un po' a guardare più da vicino chi sono questi concessionari e quali sono le loro peculiari caratteristiche, ci troviamo subito faccia a faccia con il gruppo monopolistico della Edison, che ha in concessione la « Nord Milano », e con la S.M.E. — guarda guarda chi si vede: la « piovera del Mezzogiorno » ha allungato uno dei suoi cento tentacoli sulle concessioni di linee ferroviarie! — la S.M.E. che ha ottenuto la concessione della circumvesuviana. Sono i due gruppi elettrici che si sono assicurati i bocconi più ghiotti, le due ferrovie secondarie più redditizie.

Ma — sapete — bisogna trattarli con molto garbo, perché queste due ferrovie, insieme con la Torino-Ciriè-Lanzo-Ceres, con la Rezzato-Vobarno, con la Piacenza-Bettola e con le Ferrovie Biellesi, costituiscono il solo gruppo di linee secondarie attive. Si tratta di 537 chilometri di linee attive su un totale di 5.453 chilometri di ferrovie secondarie in concessione: meno del 10 per cento. Il resto, oltre il 90 per cento dell'intera rete in concessione, è costituito da ferrovie in passivo.

Né il numero dei concessionari che presentano il loro bilancio in passivo tende a diminuire: tende anzi ad aumentare!

Si sa: l'appetito vien mangiando.

La ferrovia Garganica, per esempio, a scartamento normale, che è entrata in esercizio nel 1931, è andata avanti fino a qualche anno fa senza sussidi; attualmente, però, anche questa ferrovia, che è in condizioni da far pietà, succhia oltre 100 milioni all'anno di sussidi dalla mammella dello Stato.

Questo dimostra che vi è una incapacità congenita dei concessionari a condurre le ferrovie in condizioni di attività. Le mani rapaci del concessionario, che non sa e non riesce a prendere a cuore le esigenze di sviluppo e di incremento della ferrovia, intento com'è a giustificare e a prolungare il più possibile il regime di sovvenzione, producono purtroppo quelle condizioni di inerzia e di progressivo sfacelo che oggi siamo costretti a lamentare quasi dappertutto in questo settore così vitale e importante del patrimonio dello Stato, del patrimonio nazionale!

Prendete la ferrovia cumana, una delle più importanti d'Italia: è ridotta anche essa in condizioni da far pietà.

La situazione delle ferrovie in concessione alla società Veneta, che attraversa il Veneto e l'Emilia, è catastrofica.

E la stessa cosa si può dire di quasi tutte le altre concessioni, che hanno ciascuna una propria storia particolare.

Voi avete ascoltato, onorevoli colleghi, quello che denunciava ieri l'onorevole Graziadei per la Napoli-Piedimonte D'Alife, dove è ancora possibile vedere binari divelti, macerie, i segni della guerra dalla quale ormai ci separano 10 anni, e avete ascoltato anche quello che egli ha detto in merito alla linea Benevento-Cancello. Abbiamo sentito, nel corso di questa discussione, colleghi di settori diversi, sia governativi che di opposizione, che tutti si son trovati concordi nel lamentare, sia pure limitatamente alla propria regione, le condizioni di abbandono e di sfa-

celo nelle quali si trovano le ferrovie secondarie. Che fa il Governo di fronte a questa grave situazione di disagio, di fronte a questa situazione caotica nella quale si trova la nostra rete ferroviaria in concessione che — abbiamo detto — rappresenta circa un terzo dell'intera rete ferroviaria italiana? Sembra che la parola d'ordine sia: « Non toccare i concessionari ».

E non è improbabile che il ministro Mattarella, nella sua accanita posizione di difesa ad oltranza di questo avanzo feudale di regie prerogative, fra i più immorali, i più dispendiosi per il bilancio dello stato e tra i più improduttivi com'è l'istituto della concessione, quest'anno che siedono accanto a lui al Governo i ministri e sottosegretari socialdemocratici, si senta sorretto, oltre che dagli altri gruppi di maggioranza, anche dal gruppo socialdemocratico dal quale è partito — credo in occasione della discussione su altro bilancio dei trasporti — un ordine del giorno che invitava il Governo a nazionalizzare i pubblici servizi di trasporto. Fu, se non erro, il deputato socialdemocratico onorevole Salerno a presentare quell'ordine del giorno che era firmato anche da alcuni colleghi di questi settori. L'onorevole Malvestiti, che era allora ministro dei trasporti, dovette riconoscere che la nazionalizzazione non poteva essere pregiudizialmente respinta. In realtà la nazionalizzazione si addimosta in maniera sempre più evidente come l'unica via attraverso la quale noi possiamo giungere al risanamento di questo vasto settore del traffico ferroviario e con essa al potenziamento unitario di una rete efficiente ferrotranviaria del nostro paese. Ma se vi fosse una sana impostazione finanziaria da parte del Dicastero dei trasporti, potremmo anche giungervi, sia pure gradualmente, senza alcuna modifica legislativa, procedendo la eliminazione dei concessionari attraverso la procedura per il riscatto, sulla base del testo unico approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, e successive modificazioni. Certamente il ministro conosce questa possibilità. Gli articoli 190 e 191 di quel testo unico, tuttora in vigore, danno, infatti, la facoltà allo Stato di procedere al riscatto delle ferrovie costruite prima del 1908 e di quelle costruite fra il 1908 ed il 1929.

Tale procedura potrebbe essere iniziata per quelle linee la cui pubblica utilità e i cui fini sociali esigono una immediata riorganizzazione; per quelle le cui condizioni di inefficienza darebbero luogo alla dichiarazione di decadenza e per tutte le altre che si tro-

vano in condizioni finanziarie che abbiano richiesto e richiedano costantemente interventi urgenti da parte dello Stato. Nessun aggravio determinerebbe sul bilancio dello Stato una simile impostazione, qualora si venisse nella determinazione di convertire le attuali sovvenzioni governative, aumentate dei sussidi integrativi, delle anticipazioni e di tutte le altre forme di intervento finanziario dello Stato, in annualità di riscatto. La questione potrebbe almeno, io credo, essere maggiormente approfondita. Ma non si tratta, onorevole ministro, di una idea, questa che io ho esposto, sorta ad un tratto nella mia mente. Non ho fatto altro che riportare qui in sintesi una proposta ampiamente dibattuta in un convegno tenutosi a Roma ben 5 anni or sono ad iniziativa della federazione nazionale degli autoferrottramvieri. Il Ministero dei trasporti avrebbe potuto, quindi, da tempo prendere in considerazione queste proposte, che provenivano dai lavoratori addetti ai trasporti, i quali sono i più interessati al risanamento dei loro servizi. E credo che l'inizio, sia pure modesto, di una azione governativa in questa direzione avrebbe potuto portare certamente un giovamento al bilancio dello Stato e un avvio a soluzione dei gravi problemi dei trasporti secondari su rotaia che ogni anno ci troviamo di fronte, nella gran parte dei casi, aggravati. Dobbiamo invece constatare che il Governo, anche quando ha provveduto o intende provvedere al rinnovamento o alla costruzione *ex novo* di alcune ferrovie secondarie, ha proceduto e va procedendo alla stipula di nuove convenzioni, che credo non siano in alcun modo giustificate dopo la pessima prova data dalle società concessionarie.

Così è avvenuto per la Bari-Barletta, per la Camigliatello-San Giovanni in Fiore, per la Circumflegrea e così annunziate perfino di voler fare con una società non italiana, con la compagnia « *Chemin de fer du midi de l'Italie* », una vecchia ditta francese concessionaria di ferrovie meridionali, per la Napoli-Piedimonte d'Alife.

Parliamo un po' della Bari-Barletta, che credo debba stare a cuore anche al relatore, che come me è pugliese. La costruzione della Bari-Barletta, che attende il completamento dell'ultimo tronco fra Bari e Bitonto, è divenuta la favola degli abitanti di quella vasta e popolosa zona della mia provincia, che da Barletta si interna verso Andria e attraversa numerosi comuni che sono fra i più grossi e i più importanti della Puglia. Chi dovesse

capitare in quella zona non si lasci sfuggire la possibilità di vedere questo antichissimo cimelio storico, costituito dalla più vecchia, credo, delle locomotive e dai più sconquassati vagoni esistenti ancora in Italia. Si tratta di una ferrovia che nel secolo scorso ha attraversato per lunghi anni le pianure del Congo Belga e che successivamente, dimostratasi ormai una attrezzatura antidiluviana probabilmente non più di soddisfazione per quelle popolazioni coloniali, fu trasferita (armamento e tutto quanto) nell'Italia meridionale, in Puglia, le cui esigenze venivano valutate dai governanti italiani e dalla società belga, che stipularono la convenzione, al disotto di quelle della colonia africana. Oggi quella ferrovia, che appare ancora sbruffante e anzimante in alcuni tratti di strada modernamente asfaltati della mia provincia, costituisce motivo di trastullo per i ragazzi, che agevolmente possono salire e discendere dalle vetture quando il treno è lanciato al massimo della sua corsa, nonché oggetto di beffe e commenti salaci da parte dei forestieri che si trovano a passare in quella zona.

Orbene, sono trent'anni che vediamo apporre prime pietre, che assistiamo a inaugurazioni e festini in varia foggia, dal fez e orbace dei ministri fascisti al bianco vestito estivo del senatore Jannuzzi, che fu sottosegretario alla difesa; ma la nuova ferrovia purtroppo, di cui già un tratto abbastanza consistente è stato costruito, non entra in funzione. Sono già stati collaudati da tempo 55 chilometri della nuova ferrovia; poi, la costruzione ha subito un arresto a Bitonto e non va avanti, non va più avanti in nessun modo. Gli ostacoli sono di varia natura. Si sono mossi addirittura la N. A. T. O. e tutta la strategia atlantica a causa di un campo d'aviazione che la nuova ferrovia doveva attraversare. Superato questo ostacolo, adesso se ne presenta un altro per la discussione insorta sulla località nella quale dovrebbe essere sistemata la stazione di Bari della nuova ferrovia. Credo che si corra il rischio di giungere fino a questo punto: che prima di essere adoperato, il materiale della nuova ferrovia avrà bisogno di essere sostituito, giacché voi sapete che, pur restando inoperoso, il materiale si logora ugualmente col passar degli anni.

E in questo caso non possiamo non rilevare la responsabilità governativa. Qualsiasi scusa possa balbettare, il Governo non può sottrarsi all'accusa che gli viene rivolta dalle popolazioni interessate: e che cioè da circa 30 anni è stata approvata e finanziata la

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 15 GIUGNO 1954

legge per la costruzione della nuova ferrovia (il decreto, se non erro, è del dicembre 1925) e ancora oggi stiamo qui a discutere della sua costruzione o del suo completamento.

TROISI, *Relatore per il bilancio dei trasporti*. Ella non è aggiornato. Non ha partecipato alla riunione di domenica scorsa, dove si è chiarito questo punto. Avrebbe appreso che nell'ultima convenzione si è stabilito un termine categorico di sei mesi, durante il quale deve essere risolto il problema.

FRANCAVILLA. Questi termini categorici sono stati stabiliti da 30 anni a questa parte.

TROISI, *Relatore per il bilancio dei trasporti*. Il problema della stazione terminale è fondamentale.

FRANCAVILLA. Perché non si comincia col mettere subito in funzione almeno il tratto già costruito?

TROISI, *Relatore per il bilancio dei trasporti*. In parte è già in funzione.

FRANCAVILLA. È un piccolo tratto. Perché non si mette in funzione tutto il nuovo tratto, che arriva fino a Bitonto? Vuol dire che da Bitonto a Santo Spirito i treni, specialmente i vagoni merci, potranno essere avviati sulla ferrovia Bitonto-Santo Spirito, per poi essere immessi a Santo Spirito sulla statale, dato che anche il tratto Bitonto-Santo Spirito è a scartamento normale.

Probabilmente accamperete ragioni tecniche con tutto il resto.

Ma guardate che le popolazioni sono furibonde. E sono tutti gli strati sociali ormai, anche alcuni strati della stessa borghesia, che esprimono la loro condanna al sistema delle ferrovie in concessione, perché attribuiscono al concessionario, che gode tranquillamente di una cospicua sovvenzione statale (sia esso la vecchia società belga o la nuova ferrotramviaria), tutte le manovre svolte in questi 30 anni per ritardare la costruzione della nuova ferrovia.

Perché, adesso, vedete, la situazione si è aggravata, in quanto lungo il nuovo tratto costruito, o almeno quasi tutto il nuovo tratto, non esiste più ferrovia: né la vecchia, né la nuova.

Vi sono, in sostituzione, alcune corse di autolinee: e qui accade qualcosa di veramente strano, che a prima vista può apparire in contrasto con gli stessi interessi della società concessionaria. Sui tratti dove la ferrovia non esiste più, il concessionario ha istituito un servizio di autolinee, per il quale paga un nolo abbastanza elevato di 110 lire per chilo-

metro. Ebbene, questo servizio è deficitario, in quanto deve subire la concorrenza di un altro servizio di autolinee, che ha orari di partenza molto vicini a quelli della società concessionaria della ferrovia, la quale attua le sue fermate, in arrivo e in partenza, alla stazione, che è quasi sempre fuori mano, se non addirittura lontana dal paese, mentre l'altro servizio, quello in concorrenza, attua le sue fermate al centro del paese.

È naturale che sono pochi quelli che vanno a prendere l'autobus fino alla stazione; sono quasi esclusivamente quelli che hanno diritto a riduzioni sociali (studenti, impiegati, ecc.), riduzioni che il servizio sostitutivo delle ferrovie è obbligato a mantenere. Allora, servizio in perdita, cattiva amministrazione. Ma quale è l'importo per cui la società concessionaria, la Ferrotramviaria cioè, che è come dire il conte Pasquini e compagni, hanno accettato queste condizioni di svantaggio che assomigliano ad una vera e propria forma di autolesionismo? Ecco la spiegazione; la Ferrotramviaria, e cioè il conte Pasquini e compagni, ha in concessione due esercizi con due gestioni separate. Uno è l'esercizio ferroviario che gestisce la linea ferroviaria nelle condizioni che abbiamo visto e gestisce quindi anche le autolinee che sostituiscono la ferrovia. Questo esercizio è sovvenzionato dallo Stato perché è passivo. Il secondo esercizio non sovvenzionato dallo Stato — di cui non è lecito sapere quindi se è attivo o passivo (e magari per il fisco potrebbe essere anche passivo) — è l'esercizio del servizio di autolinea parallela alla ferrovia Bari-Bartolotta, quello stesso cioè che si viene a trovare in quelle vantaggiose condizioni di concorrenza che ho descritto e che intasca il nolo di 110 lire al chilometro.

Ecco spiegato l'arcano mistero di questa situazione, che sembra strana, ma è frutto soltanto di un calcolo, di una vergognosa speculazione ai danni del pubblico erario e della collettività.

In un caso simile non c'è altro da fare, signor ministro, che procedere immediatamente all'eliminazione del concessionario. Avete la procedura del riscatto che vi abbiamo suggerito, ma credo che vi siano anche tutti gli estremi perché si possa procedere ad un'azione per la risoluzione del contratto o della convenzione di concessione. Si faccia un'indagine seria ed approfondita sulle condizioni di tutte le concessioni esistenti in materia di trasporto e ne ricaveremo — io ritengo — altre numerose esperienze sui trucchi escogitati dai concessionari per attingere alle casse dello Stato. Troveremo, pro-

tabilmente, che la maggior parte di essi non osserva gli obblighi derivanti dalla concessione e che vi sono le condizioni per eliminare, senza alcun aggravio di spesa immediata per il riscatto, una parte notevole di concessioni che lo Stato non ha alcun interesse a mantenere in piedi.

Quale interesse si può avere a mantenere in piedi una convenzione come quella stipulata con le ferrovie calabro-lucane, con la quale lo Stato si è impegnato ad integrare ben i nove decimi delle passività di esercizio, qualunque esse siano? Ma una convenzione di questo tipo è una botte di ferro per la società concessionaria, dove vediamo ricomparire ancora una volta il monopolio del gruppo Edison che abbiamo incontrato fra i concessionari delle linee attive, come la Nord-Milano. Lì va a gonfie vele e intasca le attività; qui invece ottiene l'integrazione dei nove decimi delle presunte passività di esercizio.

L'azienda ha ottenuto qualche anno fa 900 milioni per l'ammodernamento. Perché non si va a controllare se è vero ciò che è ormai noto a tutti — *lippis et tonsoribus* — che cioè l'ammodernamento è stato fatto con vecchie vetture rimesse a nuovo e con l'acquisto dall'« Arar » di vecchi motori di carri armati adattati alle automotrici? È stato fatto un controllo accurato o si è voluto chiudere un occhio?

È questa la santa battaglia che il partito democratico cristiano ha annunciato di voler condurre contro il privilegio, contro il prepotere del monopolio per la moralizzazione della vita pubblica e il risanamento della pubblica amministrazione?

Per la risoluzione di un problema così grosso come è quello del risanamento delle ferrovie secondarie non può essere considerata sufficiente la legge sull'ammodernamento del 1952, la 1221, se ad essa non si accompagna un'azione efficace di controllo dello Stato sull'osservanza da parte dei concessionari degli obblighi imposti dalla convenzione, e se a quest'azione non fa riscontro l'eliminazione dei concessionari meno produttivi in relazione all'incremento della ferrovia e alla conseguente graduale immissione di una parte delle ferrovie secondarie nella rete statale, nel quadro di un piano organico per l'allargamento e l'incremento dell'intera rete ferroviaria italiana.

Anche per raggiungere gli scopi molto limitati che esso si prefigge, l'ammodernamento ha bisogno di stanziamenti più adeguati, se si pensi che dei 18 miliardi stanziati,

già 6 miliardi sono stati impegnati per l'ammodernamento delle sole linee sarde.

Ma nella stessa direzione della sua efficacia e dell'ampiezza della sua applicazione, l'esperienza di due anni di vita della legge, ci dà ragione di dubitare molto della predisposizione dei concessionari ad usufruire dei fondi stanziati per l'ammodernamento. Io non credo, infatti, che il Ministero dei trasporti abbia a lamentare una grande richiesta di fondi avanzata dai concessionari per il finanziamento dei piani di ammodernamento; non credo che siano molte le richieste dopo quella delle ferrovie sarde, nonostante le sollecitazioni governative in proposito. I concessionari amano la vita comoda e preferiscono rimanere così come stanno. *Quæta non movere*. Questa è la loro parola d'ordine. Non muovere le acque stagnanti, perché ne potrebbe venir fuori qualcosa di molto poco pulito.

TROISI, *Relatore per il bilancio dei trasporti*. V'è il progetto di ammodernamento delle ferrovie del sud-est, che potrebbe interessarla.

FRANCAVILLA. Parleremo subito di quel progetto, perché, se qualcuno comincia a rivedere le bucce, le cose si complicano per questi concessionari.

Sì, adesso è il turno delle ferrovie del sud-est. Ho notizia, onorevole relatore, che la commissione interministeriale per l'ammodernamento ha iniziato l'esame del piano d'ammodernamento delle ferrovie del sud-est. È passato indubbiamente molto tempo prima che questa società si decidesse a presentare il suo piano di ammodernamento: una forte pressione è stata esercitata in questo senso dalle lotte dei circa duemila dipendenti, delle popolazioni delle zone interessate, dall'azione condotta dai consigli provinciali e comunali.

Tale azione ha costretto la società ad abbandonare il suo primitivo disegno ai danni delle popolazioni pugliesi. Avevamo notizia che la società voleva procedere cioè al ridimensionamento di una parte molto importante della ferrovia, perché, a suo parere, quel tratto è divenuto passivo, è « un ramo secco da tagliare ».

Contro un simile orientamento, che tendeva a una soluzione che avrebbe danneggiato gravemente le popolazioni pugliesi, il consiglio provinciale di Bari dette l'allarme. Vi fu così una *rentrée* della società, che dovette rinunciare al suo piano di riduzione della ferrovia e del personale.

Ma adesso, se le notizie di cui sono in possesso sono esatte, vi è soltanto un mutamento

di tattica e di posizione strategica; poiché ora non è più la società (che anzi si batte in senso contrario) a sostenere la necessità del ridimensionamento, ma la proposta di ridurre di ben 130 chilometri circa la rete ferroviaria del sud-est (con la conseguente riduzione di 800 unità lavorative) è stata avanzata dal rappresentante del Ministero dei trasporti — il professor Stagni — in seno alla commissione interministeriale per l'ammodernamento.

Ora, noi abbiamo il dovere di dirvi da questi banchi che una manovra di questo genere, che tende ad arrecare un danno così grave a una zona tanto vasta e produttiva della Puglia, non riuscirà in alcun modo a venire a maturazione. Sono in grado di affermare qui, alla Camera, che questa proposta cozzerà contro la volontà unanime di tutte le popolazioni di quella zona, di tutti gli strati sociali, e mi permetto anche di dire, di tutte le forze politiche che agiscono localmente, dai democristiani ai comunisti, dai monarchici ai socialisti. Non si consideri questa come una minaccia, ma soltanto come la riproduzione fedele di una situazione di fatto obiettiva esistente. Ed è sulla base di questa situazione obiettiva che io voglio pregare, in questa sede, l'onorevole ministro di non impegnarsi a fondo in una battaglia che non potrà che nuocere al Governo, e che probabilmente si concluderà con la perdita di molto tempo nell'attuazione dell'ammodernamento che è divenuto da tempo una esigenza improcrastinabile per quella rete importantissima di comunicazioni interne della Puglia, quando si pensi che da Bari a Lecce un treno passeggeri della « sud-est » impiega la bellezza di sei ore e venti minuti, poco meno di quanto impiega un treno rapido da Bari a Roma, lo stesso tempo, se non erro, che impiega il famoso « Settebello » da Roma a Milano. A meno che non sia proprio questo l'obiettivo da perseguire: perdere tempo; prendere tempo, e rinviare il più possibile l'attuazione dell'ammodernamento. Questa sì che sarebbe una grossa vittoria del concessionario, il quale credo che non domandi di meglio che lasciare le cose così come stanno, per continuare a speculare tranquillamente sui due esercizi paralleli, che anche qui, come alla Bari-Barletta, vengono gestiti in concorrenza tra loro dalla stessa società: ferrovia e servizio di autolinee.

Gli orari, le tariffe adottate nell'uno e nell'altro esercizio in concorrenza fra loro sono tali che a farne le spese deve essere sempre il servizio ferrovie, dove le ultime partenze da Bari sono fissate con un criterio

veramente inconciliabile con le esigenze del traffico di tutta la vasta zona. Infatti, alle 15,50 abbiamo l'ultima corsa per Taranto, alle 17,45 l'ultima corsa per Putignano e Martina Franca.

Ma qui ci troviamo di fronte alle forme più scandalose di speculazioni ai danni dello Stato, operate nel campo dei concessionari; e io non vorrei che potessi esercitare la minima suggestione il nome che porta l'uomo che è *magna pars* della società concessionaria: il principe Giulio Pacelli. Il concessionario è riuscito a strappare allo Stato, oltre alla sovvenzione ordinaria, calcolata sui prezzi anteguerra, una sovvenzione straordinaria che si aggira su un miliardo e mezzo all'anno, senza tener conto delle altre forme di aiuti finanziari che la società riceve per altro verso e che vedremo in seguito. Esaminando il bilancio degli anni scorsi ho trovato che ogni anno le voci di questi aiuti e sovvenzioni alla « Sud-est » tendono ad aumentare. Anche quest'anno il bilancio prevede, se non sbaglio, onorevole Troisi, la cifra di 300 milioni in più per la « sud-est », per la « revisione del prezzo del carbone ». La realtà è questa: che più tende ad aumentare la passività dell'esercizio delle ferrovie che pesa sul bilancio dello Stato e più si incrementa e si attivizza il bilancio dell'esercizio delle autolinee, di cui il concessionario intasca i proventi senza doverne dare conto. Ma vi è qualche cosa di molto più grave, ed è questa: che il concessionario approfitta di questa sua doppia gestione dei due esercizi in concessione per far gravare a carico delle passività di esercizio della gestione ferrovie — che lo Stato rifonde così largamente — le spese di personale, di materiale e di attrezzatura che concernono la gestione delle autolinee.

Questo è un vero e proprio furto ai danni dello Stato!

Per cui chiediamo formalmente che il Governo affidi ad una commissione di parlamentari e di tecnici il compito di esperire rapidamente un'inchiesta per accertare queste circostanze che vi denunciemo oggi in questa sede, con il senso di responsabilità che ci proviene dal mandato.

A me è stata sufficiente una brevissima e superficiale indagine per accertare, ad esempio, questi fatti, in relazione all'utilizzazione del personale della ferrovia a beneficio del servizio autolinee: mi risulta che molti operai — e faccio dei nomi perché possa essere controllata la fondatezza della denuncia — mi risulta — dicevo — che gli operai Gatti Domenico, Zonno Luigi, Poteri Raf-

faele, Rizzelli Michele e numerosi altri della officina ferrovie sud-est sono adibiti alla riparazione degli autobus. Ecco poi alcuni nominativi di ferrovieri stipendiati dall'esercizio ferrovie e che lavorano nella gestione autoservizi: La Forgia Antonio, Marzano Nicola, operai; De Mattia Pietro, impiegato; Grassi Salvatore; l'ispettore ferroviario Tanzi, che lavora per gli autoservizi. E potrei citare molti altri nomi, ma non voglio abusare del tempo concessomi.

Se poi controlliamo la contabilità della sede centrale di Roma, troviamo alcune voci veramente interessanti di stipendi che gravano sulle passività generali del bilancio, a sanare il quale interviene lo Stato. Il principe Giulio Pacelli (recentemente tirato in ballo dalla stampa nell'affare Montagna-Pavone, a causa di una vasta rete di attività speculative nel campo immobiliare) si accontenta di fare il consulente legale della società, con uno stipendio mensile di 200 mila lire. Suo cognato, il marchese ingegnere Giovanni Bombrini, ex-podestà di Genova, consigliere nazionale della prima legislatura fascista, onusto anch'egli, oltre che di titoli nobiliari, di numerose attività finanziarie, in qualità di amministratore delegato e direttore generale della società, percepisce uno stipendio di 400 mila lire mensili. Il fratello, dottor Eugenio Bombrini, ispettore superiore, capo degli autoservizi, ha uno stipendio mensile di 300 mila lire. È una famiglia veramente laboriosa! Il padre, marchese Carlo Bombrini, presidente della società, ha una macchina ed un autista della ferrovia al proprio esclusivo e personale servizio. Questa « laboriosa » famiglia Bombrini-Pacelli (o Pacelli-Bombrini, come volete!) costa quindi circa un milione al mese di soli stipendi, senza calcolare le spese di benzina, di telefono e le prestazioni di lavoro di almeno un paio di ferrovieri adibiti quasi esclusivamente al servizio di casa Bombrini.

Qualcuno potrà obiettare che una dozzina di milioni all'anno non incidono sensibilmente sul bilancio dell'azienda. Il fatto è che, assommando le dozzine di milioni, si giunge alla perdita o al guadagno (a seconda dell'angolo visuale da cui si osservano le cose) di miliardi. E lo Stato paga! E paga a miliardi! Ecco la conseguenza di questi trucchi dei due esercizi e della esagerata « laboriosità » di una famiglia.

Perché, vedete, oltre a quel miliardo e mezzo di sovvenzioni straordinarie, la « sud-est » ha ricevuto dallo Stato nel 1951, a titolo di acconti per lavori di ricostruzione, tra-

versine, ecc., su decisione della speciale commissione interministeriale, la somma di 915 milioni, oltre al miliardo e mezzo di sovvenzione e oltre a tutto il resto. Nel 1952, ha ottenuto un miliardo e 75 milioni, nel 1953 ha ottenuto un miliardo e 395 milioni; tutto questo sempre intende oltre alla sovvenzione e a tutto il resto. E notate questa progressione lenta, ma sicura, degli aiuti alle ferrovie del sud-est da parte del Governo.

Tuttavia, queste ferrovie, che hanno avuto recentemente, il 19 giugno dello scorso anno, 25 milioni per i fondi della cessione del quinto al personale dipendente, non versano normalmente le quote, che vengono trattenute al personale per la cessione del quinto, agli istituti finanziatori. Sicché accade che gli enti finanziatori si rifiutano poi di concedere il credito ai dipendenti delle ferrovie del sud-est, i quali vengono così ad essere privati di questo sollievo a cui ricorrono in caso di bisogno.

Gli stessi contributi che i lavoratori pagano per la cassa soccorsi sono regolarmente trattenuti dall'azienda e non versati alla cassa stessa, che deve perciò decine di milioni a medici, farmacisti, ecc., i quali poi si rifiutano naturalmente di dare le loro prestazioni.

Ma le ferrovie del sud-est hanno ottenuto anche varie sovvenzioni statali per la cassa soccorsi. Perciò, noi chiediamo una inchiesta sulle ferrovie del sud-est, che accerti le cause di questo disordine amministrativo e le forme di speculazioni adottate dall'azienda a danno del servizio.

Per quanto riguarda la soppressione del tratto di 130 chilometri di linea ferroviaria, noi siamo dell'avviso che una così grave decisione ha bisogno di passare al vaglio del Parlamento, perché essa non può essere presa con leggerezza nel segreto di una commissione.

La rete delle ferrovie del sud-est è in sostanza la risultante di una decisione per la quale furono fuse la Bari-Locorotondo, la ferrovia salentina e alcune linee dello Stato, che furono allora sottratte allo Stato per essere incorporate nella concessione. Anche allora queste linee erano passive, ma esse furono considerate indispensabili all'economia della zona. Per quale motivo oggi non lo sarebbero più? Come può il Ministero dei trasporti giudicare sulla base dei dati del traffico non probabilmente esatti, ma certamente conseguenti agli orari adottati e all'azione compiuta dalla società concessionaria e concorrente ai danni della ferrovia? Secondo le notizie in mio possesso, sarebbero

questi i tratti da sopprimere: Novoli-Nardò — siamo in pieno Arneo, in una zona di bonifica che il Governo si è impegnato ad aiutare — Casarano-Gallipoli; Casarano-Gagliano; Gagliano-Maglie; Maglie-Otranto. È una delle zone più belle e più produttive della regione pugliese, che dovrebbe ad un tratto essere privata della sua ferrovia. Invece di creare una nuova linea delle ferrovie del sud-est in questa zona — la Taranto-Manduria-Nardò — come è stato già chiesto e riconosciuto giusto in quest'aula, si dovrebbe adesso privare tutta la zona dell'Arneo e una parte così vasta del Salento delle facilitazioni di trasporto dei suoi prodotti di esportazione.

Ma nessun argomento può avere senso di fronte al fatto che si verrebbero a tagliare fuori dalle comunicazioni ferroviarie centri come Copertino, ad esempio, il paese dell'onorevole Calasso, se si tiene conto che a Copertino lo scorso anno vi è stato un movimento di merci di circa 10 mila tonnellate, fra arrivi e partenze, delle quali ben 7.600 di vino. Da Carmiano, un altro importante centro vinicolo di esportazione, sono partiti, sempre nello scorso anno, 5.500 tonnellate di vino a carro completo in servizio interno ed internazionale; e si badi che si tratta di un lavoro stagionale, che viene quindi smaltito nel breve periodo di soli tre mesi.

E come si può, così alla leggera, commettere il grave errore di lasciare privi di collegamento paesi come Gagliano, centro della coltivazione del tabacco di notevole importanza; e Otranto, uno dei più grandi e più suggestivi centri del Salento?

Chiedo che su questo problema della soppressione di quella linea si pronunci anche il relatore, che è pugliese e ha certamente una conoscenza dei posti ed una competenza tecnica superiore alla mia, sulla validità degli argomenti che io ho portato qui.

Spero che le questioni che sono andato illustrandovi nel corso di questo intervento possano portare un contributo sia pure molto modesto alla risoluzione della situazione di crisi nella quale si trovano ancora i nostri trasporti, ma particolarmente della situazione caotica nella quale si trovano ancora le ferrovie secondarie, o meglio le linee in concessione.

Per risolvere questa condizione noi pensiamo sia necessario un mutamento di indirizzo nel dicastero dei trasporti, che deve abbandonare la sua posizione di aperta protezione degli interessi speculativi dei concessionari sia di ferrovie che di autolinee, i quali contrastano ogni possibilità di attuazione nel nostro paese di una politica organica

ed unitaria di incremento della rete ferroviaria e di tutto il sistema dei trasporti.

È necessario, a questo scopo, abbandonare in primo luogo quell'orientamento rinunciario sulla base del quale il ministro Matarrella ha avuto già ad annunciare la esigenza del suo dicastero di procedere, con l'applicazione della legge n. 1221, alla soppressione di circa 1.600 chilometri di ferrovie e tramvie extraurbane. Un provvedimento di questo genere è in contrasto con le stesse possibilità di assorbimento, da parte della strada, del traffico di cui si verrebbe ad alleggerire la rotaia con la eliminazione di 1.600 chilometri di ferrovie. Le strade italiane non sono purtroppo in condizioni di assorbire, oggi, per consentire la normalità del traffico stradale, neppure una metà, forse, del traffico su strada attualmente esistente. Ogni ulteriore aggravio non può che aumentare notevolmente i pericoli della strada.

È sufficiente, per rendersene conto, tenere presenti i dati pubblicati lo scorso anno dalla federazione italiana della strada, secondo la quale 4.219 persone sono morte nel 1952 sulle strade italiane in seguito a incidenti. Lo stesso professor Vallecchi, accanito sostenitore della strada contro la rotaia, faceva rilevare recentemente al convegno sulla viabilità, tenutosi a Roma nei giorni scorsi, che sulle rotaie italiane si registrano oggi un incidente stradale ogni sei minuti e un morto ogni due ore. È evidente che queste condizioni di disagio e di insufficienza delle strade italiane sono aggravate notevolmente dal superlavoro a cui vengono sottoposti gli autisti da parte dei concessionari di autolinee.

È indubbio tuttavia che, allo stato delle cose, è dimostrato dai fatti che la strada non può assolvere ai trasporti di massa, che vengono assorbiti, invece, nella misura più larga dalle ferrovie e dalle tramvie extraurbane. Allo spirito di sacrificio ed alla capacità tecnica di lavoro dei ferrovieri e tramvieri italiani va riconosciuto il merito di aver contribuito a superare i periodi più acuti e difficili della crisi dei trasporti. Ad essi va per questo la riconoscenza della nazione, del Parlamento e del Governo, la quale non può certamente manifestarsi con gli episodi di intolleranza e di repressione poliziesca che si sono verificati, per esempio, recentemente a Bari con l'intervento e le pressioni esercitate dalla polizia contro i tramvieri in sciopero, a protezione della «Saer» (che è quanto di peggio vi sia oggi in Italia in fatto

di gestioni filotramviarie, e che applica, in regime di appalto, le tariffe più alte d'Italia e le condizioni peggiori di trattamento del personale), nonchè nell'ambito del personale dipendente dal Ministero dei trasporti, con la ridicola contestazione di un addebito di mancanza disciplinare al disegnatore capo geometra Vincenzo Jarussi, funzionario integerrimo delle ferrovie dello Stato, considerato colpevole di aver parlato, nel corso di una riunione sindacale regolarmente autorizzata, contro la C. E. D. e contro la legge-delega, come gli è stato contestato attraverso un verbale motivato.

Simili inqualificabili atteggiamenti non possono che offendere, oltre che le istituzioni e la vita stessa del regime democratico, la dignità di questa benemerita categoria, che ha sempre dimostrato, in ogni momento, di saper mantenere alto il suo prestigio e robusta la coscienza di classe.

Concludendo, noi proponiamo alcuni provvedimenti immediati ed urgenti per avviare a soluzione i gravi problemi che abbiamo prospettato:

1°) rendere più efficiente la legge sull'ammodernamento con maggiori adeguati stanziamenti e con l'adozione di una procedura più rapida per l'approvazione dei piani già pronti;

2°) procedere alla eliminazione dei concessionari più deficitari che non abbiano ancora avanzato il piano di ammodernamento, attraverso una rapida procedura, per il riscatto della ferrovia in concessione;

3°) revocare ai concessionari di ferrovie secondarie la gestione contemporanea di servizi di autolinee in concorrenza con la ferrovia;

4°) applicare le norme sull'ammodernamento anche in favore delle ferrovie extraurbane, con particolari agevolazioni per le aziende municipalizzate;

5°) non lasciare libero il concessionario di passare dove meglio ritiene l'ordinazione del materiale per l'ammodernamento, poiché si ha motivo di sospettare che, una volta determinato il contributo dello Stato, le società concessionarie si orientino a spendere all'estero le somme ottenute, nonostante che vi sia, invece, in Italia un'industria attrezzata, capace anche di smaltire nel più breve tempo le ordinazioni (è noto, ad esempio, il proposito della Sud-est di rivolgersi all'industria della Germania di Bonn);

6°) agevolare con equi criteri preferenziali rispetto alle gestioni private le tramvie urbane ed extraurbane municipalizzate favo-

rendone la municipalizzazione laddove la gestione è tenuta ancora in appalto;

7°) riconoscere l'esigenza della unificazione del trattamento di tutti gli addetti ai trasporti, su strada e su rotaia, e ottenere l'istituzione sui servizi automobilistici delle stesse facilitazioni tariffarie esistenti sulle ferrovie;

8°) provvedere rapidamente all'istituzione del Consiglio superiore dei trasporti, così come richiesto da tutti i settori di questa Camera.

Se queste nostre proposte minime potessero essere ritenute dalla Camera soltanto in parte atte a contenere e ad alleggerire la pesante situazione esistente nel settore delle ferrovie in concessione, saremmo lieti di aver contribuito a sbloccare in qualche modo questo scandalo della corsa alla speculazione, alla corruzione e al profitto che caratterizza le condizioni di una terza parte delle ferrovie italiane, le quali, se incrementate e sviluppate, possono costituire sempre di più una linfa vitale per lo sviluppo economico e sociale dell'intero paese. (*Vivi applausi a sinistra — Congratulazioni*).

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

DI GIACOMO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, vi intratterò su un problema particolare, che interessa il Molise, gli Abruzzi e un po' anche la Campania, e su problemi di ordine generale: in primo luogo, la grande disparità della situazione del sud rispetto a quella del nord; in secondo luogo, le rivendicazioni del personale tra cui, preminenti, i miglioramenti economici e le case per i ferrovieri.

E mi affretto a dire che vi avrei risparmiato la noia di ascoltare le mie parole anche su problemi di ordine generale così egregiamente posti e discussi da tanti colleghi che li hanno prospettati sotto i più vari aspetti, se non avessi sentito imperioso il dovere di denunciare il grave torto che le predette regioni e specialmente il Molise sono costrette ancora a subire per la mancata ricostruzione del tronco ferroviario Roccaraso-Carpinone, distrutto dalla furia della guerra che qui, più che altrove, fu inesorabile: da Isernia, città martire, a Capracotta, a San Pietro Avellana, Montenero, Rionero, Castel del Giudice, Sant'Angelo del Pesco, Pescopennataro, Ateleta, Castel di Sangro, Roccaraso, per citare solo alcuni dei comuni interessati.

A questa ricostruzione, onorevole ministro, è particolarmente interessato il Molise, ed è a nome della popolazione molisana che le parlo: popolazione sana, mite e rispettosa

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 15 GIUGNO 1954

delle leggi, aliena dalla ribellione, la quale da anni, da decenni, da un secolo, dall'unificazione d'Italia, attende paziente e silenziosa, illudendosi, come il popolo ebreo aspetta ancora il Messia, che vi sia un giorno un governo il quale si decida a venire incontro alle sue innumerevoli esigenze secondo un criterio di giustizia distributiva, e cioè in ragione di ciò che è stato fatto per le altre regioni della penisola.

È infatti una situazione di disparità comune a tutte le regioni del sud rispetto al nord. È il secolare problema del Mezzogiorno, posto già nel secolo scorso, agitato da mille parti, rispolverato da tutti i governi e rimasto sempre pressoché insoluto.

Così come in tutti i settori, anche in quello di cui ora la Camera si sta occupando può ben dirsi che «Cristo si è fermato a Eboli», o forse un po' più in su.

Mi viene in mente la massima di Platone: «Taci, se non hai da dire qualcosa che sia migliore del silenzio». Il popolo molisano, e il popolo meridionale in genere, tace sempre. È suo abito non protestare, non fare recriminazioni, anche quando si misconoscono i suoi interessi, anche se deve soffocare l'angoscia che deriva dal disagio e i risentimenti che nascono dalla non equa distribuzione dei servizi dello Stato e del denaro dell'erario comune.

Si comprende, quindi, che quel silenzio non significa che la popolazione meridionale non ha nulla da dire. Lo vediamo nella realtà concreta delle cose, lo sentiamo ripetere qui in Parlamento da deputati meridionali di ogni settore tutto quello che le nostre popolazioni vorrebbero dire!

Riconosciamo tutti che vi sono infiniti e gravi motivi che giustificerebbero ogni doglianza e ogni protesta. Basta venire nel meridione per assistere al dramma angoscioso e quotidiano di questo popolo assillato da tante angustie. E pur tuttavia, nei suoi confronti, continua a perdurare l'indifferenza e la diffidenza! Vedete, oggi gli si dà, anche in misura notevole, ma più a titolo — per così dire — caritativo, o per soddisfare pressanti esigenze di carattere sociale, che per porre le condizioni indispensabili e favorire la maggiore produzione e l'industrializzazione.

Il Mezzogiorno deve industrializzarsi, ma per poterlo fare è necessario realizzare i presupposti, gettare le basi, creare le condizioni indispensabili. Fra queste, una delle più importanti è innegabilmente rappresentata dalla

rotaia e dalla strada. Se non si creano i presupposti, il destino del Mezzogiorno è e sarà ancora e sempre l'immobilismo, non solo nella accezione politica e metaforica, ma anche nel senso economico e letterale di questo grosso termine che malauguratamente ritorna sì di frequente ad accendere polemiche e ad alimentare la critica.

Ora, quello che più offende il contribuente meridionale, quando egli si duole della non equa distribuzione del pubblico denaro e lamenta — per esempio — la deficienza di strade ferrate e rotabili, l'insufficienza di quelle esistenti, la mancata sistemazione e ricostruzione, il mancato ammodernamento, è il sentirsi rispondere che le spese che si fanno per il nord sono spese produttive perché il nord ha grandi e numerose industrie che il sud non ha; e che, pertanto, spendere per le nostre regioni sarebbe antieconomico.

Un ragionamento del genere è quanto mai capzioso ed illogico. Ma non è da farsene eccessiva meraviglia, perché, come scrisse Pietro Verri, è ben dura cosa fare buon uso della logica! Non è da farsene meraviglia, neppure se talvolta il detto ragionamento vien ripetuto qui dentro. Oltre che innanzi alle porte delle caserme, le sentinelle sono sugli ingressi del Parlamento!

Questa mia osservazione sulla logica non tocca di certo lei, onorevole ministro, ma le è ugualmente rivolta perché voglia compiacersi di ripetere, con l'autorità che le deriva dal suo ingegno e dalla sua competenza, a coloro che contro le istanze del sud oppongono obiezioni sul piano economico, che essi in buona o in mala fede si pongono in un circolo vizioso.

In sostanza, dicono: molti fondi al nord perché il nord ha molte industrie. Noi contrapponiamo: il processo evolutivo dell'industria e dell'agricoltura è subordinato all'attuazione di opere pubbliche imponenti, il cui onere spetta allo Stato. Si attuino queste opere nel sud e tutto il paese si porrà su un piede di parità. Le industrie fioriranno anche da noi e la differenziazione che ci umilia e ci angoscia sarà appianata.

Non so con certezza se ella, onorevole ministro, concorda in questo aspetto di impostazione sul piano economico-nazionale. Ma mi è di conforto costatare che, spingendosi oltre, riconosce necessaria la soluzione del problema anche semplicemente sotto il profilo sociale. Disse, infatti, l'anno scorso, in occasione di questo stesso dibattito: «Si rende necessaria una indipendenza dell'osservanza della legge

dal tornaconto economico, giustificata dai molti adempimenti di questi oneri, non soltanto dalle funzioni stesse dell'azienda in quanto azienda pubblica, ma anche dal fatto che essa gestisce un importante patrimonio collettivo. Basti pensare alle innumerevoli coppie di treni scarsamente frequentati, specialmente nelle zone più povere e depresse, dove però il servizio dev'essere comunque assicurato perché esso è un elemento di vita che lo Stato non può non offrire alle sue popolazioni ».

Ho trascritto testualmente le parole del ministro. Ed in altra occasione, l'onorevole Mattarella, riferendosi alle vie di comunicazione in genere, ebbe a dire che « aprire nuove vie di comunicazioni, intensificare i mezzi di trasporto, significa contribuire alla causa della pace, della fraternità umana e della civiltà ».

Con questi concetti ella ha egregiamente controbattuto coloro che, nel proposito di suggerire i rimedi per condurre al pareggio il bilancio deficitario del suo dicastero, intenderebbero far decretare in primo luogo l'ostracismo agli oneri sociali. Il che si risolverebbe, evidentemente, nell'arricchire sempre più di vie di comunicazioni di ogni tipo le zone già ricche e fiorenti, mentre le aree depresse dovrebbero non solo essere perpetuamente condannate alla statica, ma addirittura abbandonate. Concetto che è in perfetta antitesi con quello da me enunciato quando ho fatto appello alla logica e sul quale, come ho detto, ritengo che il ministro concordi. Ma mi piacerebbe tuttavia sentire — e gliene faccio formale richiesta — il suo pensiero quando oggi l'ascolterò, a conclusione di questo dibattito.

Ed un'altra parola gradirei sentire, una rassicurazione che non sia soltanto formale, ma che si traduca celermente in pratica per il popolo del Molise, il quale, a mio mezzo, le esprime il suo vivo disappunto per la delusione che continua ancora a subire. Parole di dolore promananti da chi vede di anno in anno perpetuarsi, come ho detto, un torto grave.

Mi riferisco al mancato stanziamento di tutti i fondi necessari per il completamento della ricostruzione della linea ferrata Pescara-Napoli nel tratto da Castel di Sangro a Carpinone, una linea trasversale importante che correva dall'Adriatico al Tirreno e serviva centinaia di comuni. Non di rado se ne è parlato in quest'aula; l'anno scorso io presentai un ordine del giorno che impegnava il Governo a completare la ricostruzione,

importante una spesa di circa 1.400 milioni di lire. L'ordine del giorno da me presentato fu votato, su mia insistenza, ed approvato all'unanimità dall'Assemblea, ma alla deliberazione della Camera non è stato dato, se non in minima parte, adempimento dall'esecutivo. Il che porta a concludere, con vivo rammarico, che non soltanto l'istituto della interrogazione, ma anche quello dell'ordine del giorno è andato snaturandosi, ed è augurabile che al più presto vengano entrambi ricondotti ad una funzione seria e veramente impegnativa.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Vi sono lavori in corso per circa mezzo miliardo. Può essere certo che si continuerà.

DI GIACOMO. L'ho precisato. Occorreranno ancora 4 anni perchè occorrono 1.500 milioni e sono esattamente per 363 milioni i lavori in corso. Di questo, appunto, mi sto dolendo: che solo una somma corrispondente a poco più di un quarto della intera spesa occorrente sia stata impegnata. Ciò nel febbraio scorso; ed ancora qualche giorno fa, dalle colonne regionali di due giornali quotidiani, cronisti locali le indirizzavano il più caloroso ringraziamento, cogliendo l'occasione per encomiare anche alcuni segretari di sezione di partiti locali. Questi avevano ispirato quei cronisti per farsi attribuire un merito che assolutamente non avevano, quasi per passare alla storia come i ricostruttori e i padri della ferrovia dell'Alto Molise. Ma fino a quando l'espressione del pensiero, dell'opinione, della critica del popolo meridionale non troveranno il modo di manifestarsi nel contenuto genuino e nelle forme vere e ufficiali? Quegli osanna indirizzate, mi creda pure, onorevole ministro, non rappresentavano il sentimento della parte del Molise che ragiona (e, ragionando, riflette che da 11 anni la nostra ferrovia è stata distrutta, che quasi tutte le altre sono state ricostruite e che quindi è un dovere per lo Stato dare la priorità alle riparazioni dei danni causati dalla guerra, per quell'elementare principio di solidarietà nazionale che si manifesta in casi di sventure e di cataclismi). Vi è una parte del nostro popolo che ringrazierà il Governo anche se questo provvederà a riparare i danni nel duemila; ma ve ne è un'altra che è stanca, che si duole, che reclama perchè il criterio di giustizia distributiva non va osservato.

Di questa voce leale io mi faccio portatore. E le dico francamente, onorevole ministro, che non sarei sincero se la ringrassi ora. Il popolo genuino dell'Alto Molise e dei comuni finitimi degli Abruzzi le saranno grati solo se

nel corso di quest'anno saranno iniziati i lavori anche sul tronco Castel di Sangro-Carovilli e sarà preso l'impegno per l'intera spesa occorrente. Se le erogazioni annuali saranno modeste come quelle del febbraio scorso, la linea potrà essere riattivata solo fra quattro o cinque anni, vale a dire dopo tre lustri dalla situazione bellica e forse alla vigilia (speriamo di no) di un'altra guerra. I 400 mila molisani interessati attendono oggi dal ministro dei trasporti una parola impegnativa, poichè — ciò è grave — neppure il bilancio del nuovo esercizio finanziario prevede la ricostruzione della ferrovia di cui parlo. E nella relazione pur tanto accurata del collega Troisi non è alcun cenno in proposito. Si parla solo di servizi sostitutivi da Roccaraso a Isernia.

Dai discorsi dei vari colleghi che si sono intrattenuti sulle deficienze delle comunicazioni delle loro terre, ho potuto desumere che essi non sanno neppure che vi è in Italia qualche tronco ferroviario che trovasi nello stato in cui lo lasciò la furia devastatrice del 1943. E si parla di elettrificazione, di ammodernamento, di nuove linee, di doppio binario, di vetture belvedere, di ponte fra la Calabria e la Sicilia: opere imponenti, colossali, innegabilmente utilissime, che richiedono spese per centinaia di miliardi, e tutti ci auguriamo che vengano realizzate al più presto. Ma poi, quando si arriva a quell'unico miliardo che riguarda la terra di Molise, l'occhio della direzione generale dei trasporti si offusca, il suo viso si abbronzia e riacquistano allora validità solo gli argomenti di «tratti passivi» e di «bilancio deficitario», e parimenti riassumono tutto il loro vigore le polemiche sulla tesi degli «oneri sociali». Ed ogni voce levatasi contro un tale atteggiamento non imparziale è sempre restata una *vox clamantis in deserto*, anche quando ha provocato una deliberazione favorevole di questa Assemblea, come ho testè ricordato. Perciò, ho presentato un emendamento al bilancio.

Scorrendo questo bilancio, si trova il capitolo 54 della spesa in cui è stanziata la somma di 3 miliardi per lavori di riparazione e prevenzione dei danni causati da forza maggiore. Mi sono ricordato di quella grande verità: che quando un fatto si allontana col tempo viene sempre visto sotto altra luce. Non fu la distruzione bellica del 1943 un caso di forza maggiore? E allora perché per i danni causati da forza maggiore recenti o ancora da venire si è previggenti e si dimentica quella i cui effetti perdurano da oltre dieci anni? Per quale ragione un danno even-

tuale deve avere la preminenza su un danno attuale? Qui è la ragione del mio emendamento e voglio aver fiducia che gli onorevoli colleghi vorranno approvarlo.

Signor ministro, ieri l'altro, dando il via ai lavori di elettrificazione della ferrovia Bari-Foggia, ella affermò che questa è una delle tappe più significative della politica meridionalista del Governo, una tappa mirabile che si inserisce in quel grande programma di ammodernamento delle opere del meridione che sarebbe rimasto monco se non si fosse dato un posto di primo piano ai trasporti ferroviari, che costituiscono un elemento vivo di potenziamento di una retta economia. E nella stessa cerimonia il presidente della Cassa per il Mezzogiorno riconosceva la necessità di incrementare le comunicazioni per l'emancipazione delle regioni meridionali, affermando che, nell'odierno dualismo tra strada e rotaia, le comunicazioni ferroviarie devono avere prevalente importanza.

Questa affermazione io la trovo segnatamente valida per il Molise, dove le strade ordinarie, oltre a non avere un'adeguata sistemazione, si snodano in montagna, per interminabili salite e discese, con numerosissime curve a gomito, ed in ogni stagione invernale rimangono per un lungo periodo di tempo bloccate dalla neve. Motivo questo più che sufficiente per ammettere come in questa regione la strada non possa sostituirsi alla rotaia.

Ma è da tenere altresì presente che la strada ferrata di cui mi occupo ha un'importanza militare, come dimostrò, purtroppo, l'epilogo dell'ultima guerra. Ma più di tutto è da considerare che il mancato ripristino del tronco Castel di Sangro-Carpinone diminuisce fortemente l'attività di tutta la linea Pescara-Napoli, riducendosi i due tronchi, attualmente in funzione per i viaggiatori, a servizi puramente locali, con grave danno anche per il turismo.

L'intervento del Governo per il Mezzogiorno non deve avere un carattere di aiuto e di soccorso, bensì d'incremento di tutta l'economia italiana. Il Governo democratico della Repubblica deve riparare sul serio all'abbandono e alla trascuratezza con cui tutti i governi passati hanno umiliato le regioni del sud. Deve cessare la concezione di queste regioni in funzione di inserimento nella vita economica nazionale solo limitatamente alla attività agricola. Occorre raggiungere l'equiparamento dell'economia del sud con quella del nord anche nel settore industriale e in quello commerciale. Per tendere a questa

meta, è in primo luogo indispensabile dare propulsione e vita a varie comunicazioni rapide e sicure.

A proposito di rapidità, signor ministro, devo richiamare la sua attenzione sulla inderogabile necessità di dotare i tronchi ferroviari molinesi, da Termoli a Vairano, di una coppia di automotrici in sostituzione di alcune corse di treni pesanti. Ho detto corse, ma avrei dovuto dire lenti cammini, cammini da lumaca, poiché non altrimenti può definirsi l'andatura degli accelerati nelle nostre regioni, se si pensa che per coprire un percorso di 100 chilometri si impiegano oltre 4 ore.

Il treno è ancora «l'orribile mostro» del Carducci, ma in tutt'altro senso: non per velocità, ma per lentezza. Orribile per locomotive vecchie, per carrozze antidiluviane.

In contrasto con tutto questo è davvero inspiegabile e risibile che un treno non abbia ad effettuare tre o quattro fermate su cui tanto insistono i comuni interessati, per la spesa che esse comportano. Guardi un po', signor ministro, dove va a finire la lesina dello Stato, quando si parla di economie. Nella ridda di miliardi, toglie ai cittadini di quattro comuni la comodità di servirsi di un treno, perché questo non può fermarsi, non per ragioni di orario e di velocità, ma per il misero risparmio di poche centinaia di lire.

Volgendo lo sguardo all'altro versante del Molise, desidero vivamente raccomandare alla sua attenzione, onorevole ministro, l'ammodernamento della ferrovia Termoli-Foggia, per tutte quelle ragioni che a lei sono già note.

Ed infine, facendo punto sull'argomento delle comunicazioni ferroviarie nell'Italia meridionale, desidero anch'io rivolgere un saluto ed un encomio al personale delle ferrovie, a questi lavoratori silenziosi, tenaci, coscienti del loro dovere, dotati di immenso spirito di sacrificio, per cui credo che essi siano da collocarsi in prima linea nello schieramento dei dipendenti dello Stato. Ma appunto perciò l'encomio non è sufficiente ed è cosa vuota, se non è accompagnato dall'insistente, sincera sollecitazione di quelle provvidenze per cui essi giustamente si agitano da lungo tempo.

È necessario che le loro rivendicazioni economiche trovino accoglimento adeguato. A tal proposito ricordo che l'anno scorso presentai un ordine del giorno che fu da lei accettato come raccomandazione. Ella, signor

ministro, mi assicurò che il problema era allo studio.

Le sarei ora vivamente grato se volesse compiacersi di informare la Camera a che punto è quello studio e se effettivamente ella giudica giuste le richieste del suo benemerito personale e ritiene possibile ottenere dal Tesoro i mezzi necessari per soddisfarle.

Accennerò, infine, brevemente ad un altro problema che assilla i ferrovieri: il problema della casa, su cui si è intrattenuto tanto bene anche l'onorevole relatore.

Ognuno può osservare che i fondi stanziati in bilancio per tal fine sono assolutamente insufficienti. La casa è indispensabile, particolarmente per questa categoria di lavoratori, per ragioni che sono più che ovvie. Ed anche qui sono purtroppo costretto a constatare, leggendo la relazione al bilancio, che delle 37 cooperative finanziate con il mutuo di 900 milioni solo 3 sono nell'Italia meridionale.

Signor Presidente, onorevole ministro, l'ora è tarda ed io non intendo più tediare con altri argomenti che m'ero proposto di trattare. Ma quanto ho detto mi basta: migliore trattamento al personale, case per i ferrovieri, adeguamento delle regioni del sud e del centro dell'Italia a quelle del nord, completamento della ferrovia Roccaraso-Isernia, ammodernamento della linea Termoli-Foggia, maggiore dotazione di automotrici sulla Termoli-Campobasso-Vairano (con l'augurio che il ministro dei lavori pubblici voglia includere nel suo piano, di cui già tanto si parla, l'autostrada Roma-Molise-Puglie). Tutta l'azione del Governo sia costantemente, in ogni settore, saggiamente ispirata ad un sempre maggior criterio di equità, di eguaglianza, di giustizia. Solo così si rafforzeranno sempre più le basi su cui poggia l'essenza dello Stato democratico. È tanto poco quello che chiediamo per il Molise, la regione più depressa della penisola: quel poco che anche il più avaro criterio di giustizia riparatrice esige!

Ho presentato un emendamento al capitolo n. 54 del bilancio. Nel capitolo della spesa per riparazioni di danni causati da forza maggiore è prevista la somma di 3 miliardi. Vi è poi un altro capitolo, l'83, in cui è previsto uno stanziamento di un miliardo e 200 mila lire per riparazioni di danni causati dalla guerra. Si tratta di due capitoli analoghi, essendo più che evidente che il danno di guerra è danno di forza maggiore. Io chiedo il trasferimento di 800 milioni dal capitolo 54

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 15 GIUGNO 1954

al capitolo 83, cioè dal capitolo che prevede in generale i danni causati da forza maggiore al capitolo specifico concernente i danni causati dalla guerra, per poter impiegare detti 800 milioni al completamente del tronco Castel di Sangro-Carpinone.

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

Il seguito della discussione è rinviato alla seduta pomeridiana.

La seduta termina alle 14,5.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. GIOVANNI ROMANELLI

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI