

CCCXLIV.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI MARTEDÌ 25 OTTOBRE 1955

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **TARGETTI**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **MACRELLI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Congedi	21457	Proposte di legge (Svolgimento):	
Disegno di legge (Presentazione)	21459	PRESIDENTE	21458
Disegno di legge (Seguito della discussione):		MADIA	21458
Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1955-56. (1667)	21459	BOZZI, <i>Sottosegretario di Stato per le finanze</i>	21458
PRESIDENTE	21459	RESTA	21459
BARDANZELLU	21459	SCAGLIA, <i>Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione</i>	21459
SECRETO	21464	Risposte scritte ad interrogazioni (Annunzio)	21458
MACRELLI	21469		
BOGONI	21473		
CHIARAMELLO	21479		
MUSOTTO	21483		
CAVALIERE ALBERTO	21484		
RUBEO	21485		
MOSCATELLI	21487, 21488		
SEMERARO SANTO	21489		
CHIARINI	21492		
VILLANI	21493		
VERONESI	21497		
MINASI	21497		
SCHIRÒ	21498		
GRAZIADEI	21499		
BRODOLINI	21499		
D'AMBROSIO	21499		
BACCELLI	21501		
MUSOLINO	21502		
Proposta di legge (Trasmissione dal Senato)	21457		

La seduta comincia alle 9,30.

LACONI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta antimeridiana del 22 ottobre 1955.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Iozzelli, Simonini e Treves.

(I congedi sono concessi).

**Trasmissione dal Senato
di una proposta di legge.**

PRESIDENTE. Il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza la proposta di legge, d'iniziativa del deputato Perlingieri, già approvata dalla III Commissione perma-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

nente della Camera e modificata da quella II Commissione:

« Aumento del limite di valore nella competenza dei pretori ». (1253-B).

Sarà stampata, distribuita e trasmessa alla Commissione che l'ha già avuta in esame, nella stessa sede.

Annuncio di risposte scritte ad interrogazioni.

PRESIDENTE. Sono pervenute alla Presidenza dai competenti ministeri risposte scritte ad interrogazioni.

Saranno pubblicate in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna.

Svolgimento di proposte di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di due proposte di legge. La prima è quella di iniziativa del deputato Madia:

« Modifica dell'articolo 3 del decreto legislativo luogotenenziale 31 maggio 1945, n. 364, riguardante l'avocazione dei profitti di regime » (638).

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

MADIA. Il decreto legislativo luogotenenziale di cui la proposta di legge da me presentata chiede un aggiornamento giuridico risale nelle sue origini al 1944, cioè al periodo in cui più forte era l'eco della guerra civile.

Di tutte le leggi di quel periodo, la sola che ha tuttora una vasta attuazione, una attuazione quotidiana, e di vasta portata, è appunto questa legge sui profitti di regime, della quale io non intendo discutere il fondamento giuridico: uomini politici, solo perchè e in quanto hanno ricoperto cariche politiche, subiscono la confisca del proprio patrimonio. Non intendo rilevare che questo costituisce un precedente che può pesare sulla vita politica italiana, poichè la politica è spesso un girotondo di eventi che trasforma, nello snodo delle generazioni, i persecutori in perseguitati, e i perseguitati in persecutori. Nè intendo ricordare che una nazione civile quale è l'Italia, madre di leggi, ha un codice penale che è sufficiente presidio contro ogni malversazione.

La mia proposta di legge ha un fine ristretto: quello di riportare la legge nell'ambito del diritto correggendo un sostanziale vizio giuridico col quale si continua a pervertire il basilare concetto della prova.

Il decreto legislativo luogotenenziale 27 luglio 1944 invertiva l'onere della prova, che,

invece di essere a carico di colui che accusava, veniva ad essere a carico di colui che era accusato.

Il decreto legislativo luogotenenziale 31 maggio 1945, poi, esasperava questa situazione, poichè, nei confronti di coloro i quali avessero ricoperto determinate cariche, non solo si esonerava l'accusa dall'obbligo di provare l'illecito arricchimento dell'inquisito, ma addirittura si proibiva a questi di fornire lui stesso la prova del legittimo incremento patrimoniale.

Questi i termini dell'attuale legislazione, della quale può essere superfluo ricordare l'attuazione.

Può essere inutile ricordare che, mentre vi sono stati concordati con grandi industriali, si è negato il concordato a un biscottificio Gentilini, per il quale era stato fatto un accertamento di profitti di regime di 3.500 lire, forse per aver fornito biscottini ai tedeschi e si è rifiutato il concordato per 2.800 lire. Inutile ricordare che per questa legge sono stati inquisiti uomini che onorano la scienza e l'arte, da Raffaele Paolucci ad Alfredo De Marsico; e lo stesso onorevole Ermanno Amicucci, ricordato in quest'aula con orgogliosa emozione, ha chiuso la sua giornata con la cocente amarezza di questo marchio.

Per ora, io chiedo che almeno, mantenendosi la confisca dell'illecito arricchimento, si sancisca che questa confisca avvenga solo quando — ecco l'aggiunta che noi proponiamo — si dimostri che gli arricchimenti siano dovuti in tutto o in parte, a privilegio o a facilitazioni politiche.

Con tali finalità, mi auguro che la presa in considerazione della mia proposta di legge venga favorevolmente votata e che venga accordata anche l'urgenza, che io mi onoro di chiedere.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

BOZZI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

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

(È approvata).

Pongo in votazione la richiesta di urgenza.

(È approvata).

Segue la proposta di legge dell'onorevole Resta:

« Collocamento nei ruoli ordinari degli istituti di istruzione secondaria ed artistica degli

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

insegnanti forniti di idoneità conseguita in concorso a cattedre » (1787).

L'onorevole Resta ha facoltà di svolgerla.

RESTA. Credo che la situazione giuridica dei docenti di scuole secondarie forniti di idoneità e sprovvisti di cattedra, cioè del posto di ruolo, sia degna di particolare considerazione. Si tratta in sostanza di docenti che, avendo conseguito nei concorsi per titoli ed esami un punteggio tale da essere dichiarati vincitori, non hanno potuto occupare il posto loro spettante per deficienza organica di cattedre. Si tratta altresì di docenti combattenti i quali, inseriti nelle cosiddette graduatorie ad esaurimento, pur avendo già ottenuto teoricamente una cattedra, dovranno attendere che si determinino delle corrispondenti vacanze, per cui occorreranno, in taluni casi, anche 20 anni, per occupare la cattedra che loro spetta di diritto.

Ad avviare a tale stato di cose è ispirata la proposta di legge che io ho presentato. In base ad essa, gli idonei potranno essere collocati — s'intende a domanda e nei limiti del numero delle cattedre disponibili — non solo nel ruolo delle cattedre loro spettanti in base al titolo conseguito della idoneità, ma anche in cattedre disponibili di altri ruoli in base al titolo posseduto dagli interessati, valido per l'ammissione al relativo concorso.

Io non mi soffermerò sulle eventualità che sono state ipotizzate nei 12 articoli della proposta di legge né sulle tabelle che recano l'indicazione delle cattedre disponibili; dirò solo che la proposta ha uno scopo di giustizia perequativa e che perciò ho l'onore di raccomandarla alla Camera.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

SCAGLIA, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

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

(È approvata).

Le due proposte di legge oggi svolte saranno trasmesse alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede.

Presentazione di un disegno di legge.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

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

« Autorizzazione della ulteriore spesa occorrente per il materiale di prima dotazione della ferrovia metropolitana di Roma » (1841)

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

Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei trasporti.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dello stato di previsione del Ministero dei trasporti.

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

BARDANZELLU. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ho letto con vivo e crescente interesse la relazione sui trasporti dell'onorevole Bima e ne sono rimasto ammirato per la serietà dello studio, la chiarezza dell'esposizione e, soprattutto, per la sua franchezza ed il suo coraggio. Io ho anche avuto però un senso direi di apprensione, quasi di sgomento. La gestione ferroviaria comporterebbe allo Stato, secondo la relazione, un *deficit* di un centinaio circa di miliardi. Voglio augurarmi che si tratti di un *deficit* piuttosto contabile, e non effettivo. Come potremo altrimenti rimediare a tale pauroso disavanzo e come potremo fronteggiare lo squilibrio fallimentare di tante aziende sorrette solo dalle sovvenzioni dello Stato? Il relatore ed il ministro ci daranno, spero, spiegazioni confortatrici e tali da poter contare sul risanamento della « grande ammalata ». Ormai le sovvenzioni alle diverse società sono diventate vere e proprie integrazioni di bilancio, che non si possono, a parer mio, perpetuare. Nella tristezza di questo quadro va pure compresa la situazione ferroviaria sarda, di cui particolarmente mi occupo. In Sardegna esistono dei problemi dominanti quali quello del doppio binario della linea statale e quello della elettrificazione della linea medesima. Sono problemi complessi di cui ora faccio solo cenno e sui quali mi permetto di richiamare l'attenzione del ministro per lo studio della loro soluzione che, certo, non può essere né facile né rapida.

Il problema più urgente è oggi quello delle ferrovie concesse le cui disastrose condizioni sono state poste in evidenza dal relatore. Che esse siano in pessimo stato non è per noi sardi

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

una cosa nuova. La sigla F. F. S. S. (ferrovie sarde) è tradotta in Sardegna « ferrovie senza sicurezza ». Infatti, come possono essere sicure queste ferrovie ridotte, la cui costruzione risale al 1879 e che da tale epoca non hanno mai avuto né modifiche, né riparazioni, né, come ora si dice, alcun ammodernamento? Di moderno, in verità, queste ferrovie non hanno proprio nulla. Basta vederle queste locomotive, specialmente quando arrancano per certe salite sbuffando e sferragliando in una densa nube di fumo che prende alla gola e mozza il respiro. E quasi sempre, oltre il macchinista e i controllori, non trasportano più alcuno. Anche i viaggiatori meno esigenti si trovano a disagio in quelle vetture ormai antiquate e scomode e con i treni lentissimi. La loro velocità massima non supera i 20 chilometri, ma la Tirso-Chilivani tocca il *record* impiegando cinque ore per un tragitto di 79 chilometri e la Cagliari-Arbatax, la più importante dell'isola, con uno sviluppo di 229 chilometri, impiega esattamente dodici ore e dieci minuti.

Sono delle situazioni anacronistiche ed intollerabili.

Quando poi rilevo dalla relazione che per un tale indecoroso servizio, lo Stato è obbligato a pagare alle società un sussidio integrativo di un miliardo e seicento milioni all'anno, sono portato a dar ragione all'onorevole Bima quando, con spirito davvero rivoluzionario, vuole spazzar via tutta questa arrugginita ferraglia condannando le ferrovie concesse allo smantellamento.

A dire il vero sulle tre reti a scartamento ridotto che affliggono la Sardegna e la ingabbiano con uno sviluppo di 946 chilometri egli ne salva alcuni tratti, per complessivi 148 chilometri, che propone per l'ammodernamento. I rimanenti 800 chilometri sarebbero destinati a perire per essere sostituiti da servizi automobilistici.

La gomma, secondo il relatore, dovrebbe prevalere sulle vetuste rotaie e ne dà, economicamente, la spiegazione.

Secondo la commissione ministeriale, a suo tempo costituita, lo Stato dovrebbe accollarsi, per l'ammodernamento di poco più di 700 chilometri di linea, la massiccia somma di 7 miliardi e 200 milioni di lire, lasciando ai servizi automobilistici i chilometri residui. È, in un certo modo, la situazione inversa prospettata dal relatore. Lo Stato verrebbe a pagare questi 7 miliardi in 6 anni, ma, durante il periodo di ammodernamento, le società continuerebbero a beneficiare dei sussidi integrativi che ascendono a 1 miliardo 600 milioni all'anno.

Ma non basta: dopo tale periodo, decorrebbero egualmente le normali sovvenzioni chilometriche per un milione e 310 mila lire all'anno, per ogni chilometro di linea ferroviaria e di linea automobilistica.

In conclusione, dice il relatore, lo Stato verrebbe a spendere 7 miliardi per risparmiare poco più di 200 mila lire annue per chilometro di linea. Tanto varrebbe, osserva l'onorevole Bima, che questo servizio venisse assunto dallo Stato. Con la stessa spesa, e forse molto meno, lo Stato potrebbe offrire agli utenti sardi un servizio assai più comodo e meno oneroso, un servizio quasi gratuito di cui verrebbero a beneficiare non più le imprese private, ma le popolazioni depresse.

L'osservazione è cruda e dura, direi quasi bruciante. Lo scopo della legge di ammodernamento, infatti, non era certo quello di creare una categoria di industriali privilegiati, ma solo di normalizzare situazioni transitorie determinatesi per eventi non imputabili a responsabilità personali.

Tuttavia, continua il relatore, non possiamo non rilevare una enorme lacuna che doveva più gravemente pesare in sede di attuazione di legge. Accenna egli al mancato contributo all'ammodernamento fatto col sistema della sostituzione dei servizi stradali a quelli ferroviari.

L'onorevole ministro, che ha i poteri e i mezzi che a me mancano, avrà modo di controllare i calcoli fatti dal relatore e ne vaglierà la portata non soltanto dal lato economico, ma anche da quello politico, sociale e — mi si consenta — anche morale.

Il problema generale va seriamente meditato. Io qui mi preoccupo però di quello particolare, proposto dal relatore in termini assai precisi: strada o rotaia.

Che le linee secondarie sarde siano in uno stato indecoroso è ormai risaputo. Lo stesso onorevole ministro, nella sua qualità di relatore, nel 1953, dichiarò che esse « sono in condizioni di estremo decadimento e forse, tra breve, non compatibili con la stessa sicurezza dell'esercizio ».

In questi due anni le cose non sono davvero migliorate. Le linee erano e sono vecchie, le rotaie logore, le traverse deteriorate, gli scambi in condizioni di pericolo. La situazione non può durare. Vanno, esse linee, o soppresse o ammodernate. Ma, nel caso di ammodernamento, bisogna subito premettere che non deve trattarsi di un semplice miglioramento di linea, ma di un'opera costruttiva a largo respiro che tenga conto degli immancabili

sviluppi del traffico futuro. Purtroppo non potranno modificarsi i tracciati, spesso illogici ed assurdi. Sono linee male costruite e che male servono i paesi. La stazione di Budusò è a 13 chilometri dall'abitato, come quella di Sedilo; Benedutti è a 16 chilometri da Usassai a 9 chilometri, Osidda a 8 Gairo a 7 come Oniferi ed Esterzili; Arzana a 4 come Pattada e così via dicendo. Eppure, con tutti questi difetti, queste ferrovie, vecchie, anacronistiche, e direi, ridicole, per molte zone sparse della Sardegna rappresentano, come nel carducciano *Inno a Satana*, l'unico segno di vita, di civiltà e di progresso.

Io vi chiedo con senso di realtà: se smantellate queste ferrovie, che cosa ci date in cambio? L'automobile? Ma l'automobile pretende la strada, e in molte zone percorse dalla asmatica ferrovia non esistono strade adatte. Né il Governo ha dato a noi la speranza di costruirne, tanto che nel programma del Ministero dei lavori pubblici la Sardegna è stata senz'altro esclusa dal progetto delle autostrade. A noi è stato però riservato un malinconico privilegio: quello di pagare, con le accresciute tasse per gli automobili, le autostrade altrui!

Ma, per ritornare in argomento, non vorrei, onorevole Bima, che l'alternativa strada-rotaia si risolvesse in una nuova delusione da aggiungere alla collana delle altre che hanno depresso, non soltanto la terra, ma anche l'animo dei sardi! Noi rischieremo di rimanere senza ferrovie e senza strade! Perciò allo stato delle cose noi difendiamo fino all'estremo la più logora delle rotaie fino a quando non la vedremo sostituita (non a parole ma nella realtà) con una rotaia migliore o con una viabilità tale da garantire le esigenze dei trasporti non solo per il traffico attuale ma anche per quello futuro.

Gli autotrasporti sono un segno evidente di modernità, creano un nuovo traffico e potranno sostituire le ferrovie, perlomeno in tratti non troppo lunghi. Ma il traffico automobilistico può solo concepirsi con larghe strade ben massicciate e asfaltate.

Se queste fortunate condizioni si avvereranno nel tempo, allora, ma solo allora, potremo pensare e consentire la soppressione dei tronchi secchi delle ferrovie concesse.

Allora essi moriranno senza rimpianti poiché avranno esaurito la loro funzione sociale e compiuto la loro parabola vitale.

A questo punto occorre sollevare però una eccezione preliminare in riferimento a questi tratti ferroviari che, secondo il rela-

tore, dovrebbero sopravvivere. Sono i tratti di: Chilivani-Ozieri; Macomer-Nuoro; Sassari-Alghero; Monti-Tempio.

Il criterio adottato dal relatore è stato, se non erro, quello di allacciare alla linea statale i centri di maggiore importanza, sia per il numero degli abitanti, sia per la regione da servire. È un criterio giusto ma ad una condizione: che questi tratti di linea siano modificati e trasformati in scartamento normale.

Nuoro è forse l'unico capoluogo di provincia servito da una ferrovietta secondaria ed Alghero si agita da anni per ottenere la linea statale. Dirò di più. La linea Sassari-Alghero era stata inclusa per la trasformazione in scartamento normale nel piano di rinnovamento delle ferrovie italiane, già progettato dal Ministero dei trasporti. È la ragione per cui, recentemente, il consiglio comunale di quella ridente cittadina (che, per le sue attrattive turistiche e per la tenacia del suo popolo, è destinata a grande e rapido sviluppo) ha preso energica posizione per il suo problema ferroviario minacciando le dimissioni in massa qualora non venga modificato lo scartamento della linea. Della linea attuale non sanno cosa farsene. In realtà le ferrovie a scartamento ridotto sono ormai tecnicamente ed economicamente superate e superata è la ferrovietta di Alghero, per la cui trasformazione invoco la premura del ministro rendendomi interprete dell'aspettazione e, direi, dell'ansia di quella nobile città.

Il problema ideale è per me posto in questi termini: la Sardegna per progredire ha bisogno di adeguare le sue ferrovie ad uno scartamento unico che non può essere se non quello normale. In questo senso e solo a questa condizione io sarei propenso a favorire la proposta del relatore. L'importanza del problema consiste nel fatto che solo trasformando in statale quei tratti di linea sarà consentito ai carri ferroviari di giungere da ogni parte della Sardegna fino ai porti di imbarco senza trasbordi.

Questo è il problema.

La difficoltà da superare nel trasporto delle merci è il trasbordo da una linea ad un'altra di sistema diverso. La spesa che esso comporta rappresenta per gli utenti un gravame proibitivo, che annulla ogni possibilità di uso. Tanto che un sardo di ingegno e di esperienza, il dottor Claudio de Martis, di Tempio, ha proposto di trasformare in scartamento ridotto anche la linea statale per raggiungere quella unificazione che consenta

ai carri ferroviari di circolare per tutta l'isola senza trasbordi. E citava, egli, l'esempio del Giappone. In realtà, la proposta ha la sua logica che è dettata da inesorabili necessità economiche. Ma è logica della disperazione che ci riporterebbe di un balzo indietro, mentre noi vogliamo progredire. Gli inconvenienti e le incongruenze dell'attuale situazione si avverano non soltanto da scartamento a scartamento, ma anche da linea a linea in quelle a scartamento ridotto.

E sono tanti e tali gli inconvenienti, da spiegare le passività delle linee medesime e l'abbandono di esse da parte dei passeggeri.

La *Nuova Sardegna* di Sassari ha pubblicato un articolo sul « Repertorio delle merci » dal quale rilevo che: « Le classi per spedizioni di merci sono vincolate al peso minimo di sei tonnellate per la linea di Alghero, di dieci tonnellate per la linea di Tempio e di quindici-venti tonnellate per la linea statale. In base a questa classifica, per trasportare 6 tonnellate di cemento sulla linea Alghero-Sassari (35 chilometri) si pagano lire 4.830, mentre sulla linea di Tempio si pagano lire 5.770 ma per 10 tonnellate. Sulle ferrovie dello Stato per lo stesso percorso e per la stessa merce, ma con un carico di 18 tonnellate, si pagano lire 7.095. In altre parole, per trasportare 18 tonnellate di cemento in partenza da Alghero si deve corrispondere alla società concessionaria il doppio di quanto si paga alle ferrovie dello Stato per eguale percorso. A ciò bisogna aggiungere il prezzo per i diritti di trasbordo ».

Così si spiega il *deficit* delle ferrovie, ma si spiega anche come la economia isolana non riesca a districarsi da questo groviglio di spinosi reticolati, di intoppi e di taglieggiamenti la cui liberazione sarà data dalla unificazione degli oneri e delle tariffe che presuppone, in astratto, la unificazione delle ferrovie.

Il problema è vasto e complesso, ma soltanto da una adeguata impostazione di esso la nostra economia potrà liberamente svilupparsi e si potrà evitare, a tutela del denaro del popolo, l'allarmante emorragia di miliardi che l'onorevole Bima ha coraggiosamente denunciato.

L'onorevole ministro ha instaurato un nuovo sistema di sondaggio della pubblica opinione invitando la popolazione e i singoli ad esprimere suggerimenti e idee sulle innovazioni da compiere nel complesso servizio dei trasporti. È un sistema liberale e democratico che interamente approvo. Vorrei che venisse applicato anche in Sardegna nel caso in questione, prima di vincolare irri-

mediabilmente la struttura ferroviaria dell'isola per ben altri venticinque anni.

Se ne potrebbe trarre un utile orientamento per l'avvenire. Io credo che se i sardi potessero vedere quei tratti di linea che il relatore ha menzionato, trasformati in scartamento normale, avrebbero una concreta dimostrazione della premura del Governo verso di essi e verso i loro problemi ed una riprova della meditata volontà di impiegare proficuamente il denaro dei contribuenti. Un simile programma, graduato nel tempo e nella spesa, comporterebbe incalcolabili vantaggi all'economia isolana e si risolverebbe, alla fine, in una fonte di ricchezza per tutta la nazione. Se poi avessimo la sospirata fortuna di veder completati i trasporti terrestri con sufficienti ed efficienti trasporti marittimi, potremmo allora salutare veramente in Sardegna l'alba della rinascita.

Essa è legata al completamento delle comunicazioni marittime e in particolar modo alla integrazione della linea giornaliera Olbia-Civitavecchia. È questa la linea essenziale che può chiamarsi il cordone ombelicale della Sardegna, linea insostituibile perché imposta dalla geografia.

Solo che le navi che ora la percorrono, pur essendo moderne e bellissime, non bastano a contenere i passeggeri che la frequentano. Vi è nei sardi un'ansia di superamento come di rivincita sul passato tanto nel campo dello spirito che in quello della materia. Si potrebbe dire della Sardegna quello che Giovanni Pascoli disse dell'Italia: « La grande proletaria si è mossa ! ». Perciò i sardi lavorano, producono e viaggiano. Le attuali comunicazioni però non sono sufficienti; la Olbia-Civitavecchia soprattutto è insufficiente e si attende da tempo la istituzione di una seconda corsa notturna per il traffico passeggeri. Ma ancora meno sufficienti sono per il traffico delle merci e delle derrate. Si impone a tale riguardo una trasformazione radicale dei trasporti. Si potrebbe affermare, come qualcuno ha già detto, che Roma ha sempre guardato alla Sardegna con il binocolo rovesciato. Si dimentica spesso che la Sardegna non è un'isola, ma tre volte isola, come diceva il mio amico Gavino Alivia, uno dei più acuti studiosi dei problemi sardi. È isola per la sua distanza dal continente mediterraneo, per il suo isolamento etnico e per il suo isolamento commerciale. Perciò abbiamo bisogno e premura di essere ravvicinati al continente per toglierci da questo isolamento che è la ragione prima della nostra arretratezza.

L'ostacolo maggiore, opprimente ed iniquo, che ci inchioda a questo stato di cose è l'one-

roso pedaggio delle tangenti portuali, che si risolve in un vero servaggio.

Ella stessa, onorevole ministro, nella sua qualità di relatore alla Commissione di finanza sulla sperequazione delle tariffe dei trasporti a favore della Sardegna, dichiarò « di rendersi interprete dell'unanime parere della Commissione onde venga esteso alla Sardegna il regime tariffario vigente per le altre regioni, computando cioè il tratto di mare nel costo generale del percorso ».

L'onorevole Campilli, in un discorso pronunciato alla mostra campionaria di Cagliari, che i sardi non dimenticano, disse che « condizione essenziale per la rinascita dell'isola è l'agganciamento e l'adeguamento di tutti i suoi servizi di trasporto, sia interni che di collegamento con la penisola ».

In una recente riunione presieduta appunto dall'onorevole Campilli e alla quale anche lei, onorevole ministro, ha partecipato con l'onorevole Cassiani e con i rappresentanti della Regione sarda, si sono affrontati e discussi i due problemi fondamentali per la Sardegna: comunicazioni interne, di cui ho parlato, e comunicazioni marittime, mediante navi traghetto. Devo ritenere che i presenti alla riunione abbiano aderito a tale programma e non posso che rallegrarmene.

Si tratterà ora di attuarlo senza ulteriori indugi. Questo è oggi per noi il problema centrale e cruciale. Tutti i trasporti, da e per la Sardegna, pagano un grosso pedaggio di carico e scarico alle compagnie e imprese portuali, di sbarco e imbarco. Tali spese, note come quote di transito, si formano sulla base di apposite tariffe. Esse costituiscono il 50 per cento dell'intero prezzo del trasporto.

Una tonnellata di merce paga da Olbia a Civitavecchia lire 2.995. La spesa di transito a Olbia è di lire 2.085 e di lire 3.035 a Civitavecchia. A ciò si devono aggiungere l'imposta generale sull'entrata, le maggiorazioni fuori orario per uomini di rinforzo, per lavoro sotto la pioggia, per grossi colli ed infine la tangente per le imprese che forniscono attrezzi connessi e assumono i rischi inerenti alle operazioni di imbarco e sbarco, poiché le compagnie portuali non rispondono dei danni causati dalle operazioni di imbarco. Un esempio, già altra volta da me ricordato, dà il quadro della situazione.

Un trasporto a carico completo paga nella penisola per un percorso di 800 chilometri lire 10.594 per tonnellate. Per un identico percorso tra Sardegna e continente la stessa merce paga lire 19.000 per tonnellata, di cui lire 11.265 per 232 chilometri di per-

corso marittimo e lire 7.741 per il rimanente percorso terrestre di 568 chilometri.

I prodotti ortofrutticoli sardi, per giungere sui mercati di Roma, subiscono una spesa di lire 8,32 al chilogrammo in più dei loro concorrenti delle altre regioni d'Italia, Sicilia compresa. Ne risulta una maggiorazione del 130 per cento. Questo gravame pesa sulle merci, da e per l'isola, per un importo annuo che si aggira sui 7-8 miliardi, quanto cioè l'intero bilancio della Regione sarda.

L'ingiustizia della situazione balza evidente ed essa si riverbera in ogni settore della vita isolana che ne rimane mortificata. È assurdo pensare ad una rinascita sarda e ad un aumento di prodotti se non si avrà la possibilità di collocarli sui mercati di consumo, oltre il mare.

Questo problema, a giudizio dello stesso ministro, onorevole Campilli, è il problema essenziale della Sardegna. Va posto esso entro i limiti del prezzo, del termine di resa e della unicità del vettore. Sono gli elementi di cui bisogna tener conto per tutte le merci trasportate. Per quelle deperibili (che sono i prodotti agricoli verso i quali si indirizzano largamente i programmi di incremento) il fattore decisivo è il tempo di resa. Questi prodotti si deteriorano con le manipolazioni e richiedono una tecnica speciale di refrigerazione per poter raggiungere in buone condizioni di vendita i mercati di consumo. Dopo le esperienze fatte in Italia e all'estero non esiste che un mezzo per risolvere il problema: il vagone ferroviario refrigerante.

Per il trasporto delle derrate della Sardegna, tenendo conto dello sviluppo della produzione, occorreranno non meno di 400 di questi vagoni. Essi non possono però essere trasportati attraverso il Tirreno se non a mezzo di navi traghetto, analogamente a quanto avviene nello Stretto di Messina.

Molte obiezioni sono state sollevate per l'uso di queste navi, e in taluni settori si alimentano opposizioni non sempre disinteressate, onorevole ministro. L'esperienza ormai ultradecennale del traghettamento di Messina incoraggia l'iniziativa. La maggiore lunghezza del tragitto tra Sardegna e continente non costituisce ostacolo insuperabile. In altri paesi, come per esempio in America e sul Mar Baltico, i traghetti funzionano anche su lunghi percorsi. Abbiamo inoltre acquisito una esperienza in casa nostra sul medesimo percorso Olbia-Civitavecchia ove, periodicamente, da apposite navi viene trasportato il materiale rotabile che rifornisce le ferrovie sarde. Il problema è già quindi

studiato in tutti i suoi aspetti: tecnico, finanziario e commerciale. I vantaggi che ne deriverebbero sono evidenti: eliminazione delle quote di transito (come avviene sullo stretto di Messina), applicazione della tariffa ferroviaria differenziale, rapida resa dei trasporti, garanzia di spedizione, prezzi ribassati. Sarebbe la vita che ritorna a fluire nelle arterie dell'antica madre, la linfa che irrorava tutte le strutture della produzione e della economia isolata.

Con due navi in linea — assicurano gli esperti — il traghettamento può essere garantito. Il costo previsto delle due navi si aggira sui 4 miliardi e mezzo, ma con gli opportuni accorgimenti di ripartizione della spesa in 30 anni al tasso del 5,50 per cento la rata annua da pagare, compreso le spese di un'officina di riparazione e dei locali di gestione, è contenuta nella cifra di 330 milioni. A ciò vanno aggiunte le spese del personale e di gestione, certo rilevanti, il cui importo però, a quanto mi risulta, è già stato previsto dai contabili e dai tecnici con esito positivo per l'attuazione dell'impresa.

Data l'importanza del problema, alla cui soluzione è strettamente legato l'avvenire della Sardegna, non può farsi questione di pura e semplice contabilità aziendale. La sicurezza degli sbocchi commerciali stimolerà la produzione isolana e accrescerà l'esportazione, con innegabile beneficio anche per l'economia nazionale.

Mi auguro, onorevole ministro, che il progetto in formazione sia presto approvato ed attuato.

All'esecuzione di esso è vincolata la saldatura economica della Sardegna al continente, è legata la vita futura di tutto un popolo che conosce la virtù dell'attesa e che i secolari suoi patimenti ha saputo trasformare in volontà di lavoro ed in elevazione spirituale. Esso cerca ora la via del suo nuovo risorgimento con una tenacia e con una fiducia che non devono andare deluse. La saldatura economica porta, irresistibilmente, a quella auspicata unità economica che è la consacrazione necessaria e conseguente della unità politica e morale di tutti gli italiani. (*Applausi — Congratulazioni*).

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

SECRETO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, vorrei fare alcune rapide osservazioni al bilancio in discussione ed alla relazione che lo accompagna e lo presenta alla Camera. Per prima cosa desidero esprimere all'egregio relatore onore-

vole Bima la mia ammirazione per il lavoro diligente, chiarissimo, completo in ogni sua parte e soprattutto coraggioso che egli ha compiuto. Gli ho già detto queste cose a voce e gli confermo ora qui queste mie impressioni. Volendo dare una qualifica della sua fatica, la definirei una tesi di laurea ministeriale, senza ironia e con tanti auguri. Ha portato in questa relazione quella impostazione di serietà, di buon senso, di accortezza nella protezione e nella difesa del pubblico denaro che noi gli abbiamo già riconosciuto nel campo dell'amministrazione comunale, quando egli era sindaco di Fossano.

Certamente non mi propongo di approfondire l'esame di questa diffusa, minuta e circostanziata relazione. Premesse alcune considerazioni di carattere generale, mi limiterò a richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro su un problema di grande interesse per il mio Piemonte, problema che automaticamente si proietta nel campo dell'interesse nazionale, cioè la questione delle arterie ferroviarie di grande comunicazione internazionale che collegano l'Italia alla Francia alla Svizzera e al nord d'Europa.

So bene, onorevole ministro, che quando si discute di tale argomento, come d'altronde di ogni altro che formi materia del dicastero dei trasporti, e ci si appresta a chiedere nuovi impianti, ammodernamenti, ricostruzioni, ecc., in definitiva si fa appello a colei che l'onorevole Bima, molto esattamente a mio avviso, ha definito la grande ammalata. E da una ammalata non è logico né giusto pretendere che si sprigionino vitalità ed energia.

Di fronte a disavanzi progressivi che aumenterebbero assai se si riferissero, oltre che al campo finanziario, anche al campo economico, poiché in tal caso dovrebbero essere conteggiati gli interessi dei capitali investiti nel corso degli anni a carico del Tesoro, l'ammortamento degli impianti e dei materiali, che non può ritenersi coperto dalla manutenzione e rinnovazione che non sono destinate alla loro ricostruzione economica, bensì al puro mantenimento del loro stato fisico; di fronte a consuntivi che dai 213 milioni del 1938 (corrispondenti all'incirca a 11 miliardi di lire attuali) salgono mano a mano fino ai 68 miliardi 999 milioni del 1954-55 ed ai 72 miliardi 985 milioni del presente esercizio, come effettivamente si può non rimanere perplessi nel chiedere al Governo nuove provvidenze e nuove spese? Sono cifre veramente impressionanti che strappano al relatore esclamazioni di allarme e pressanti inviti ad abbandonare nei calcoli

preventivi ottimismo infondati ed a mettere il Parlamento (per dirla sempre con le parole dell'onorevole relatore) in condizioni di giudicare su dati più attendibili.

Nella perplessità che mi prende mentre mi accingo a chiedere al Governo qualche modesto sacrificio comprendo che le mie richieste sono subordinate e presuppongono l'attuazione almeno parziale, del piano di risanamento del bilancio, che il relatore intravede — ed io in certo senso condivido la sua opinione — nella restituzione all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di quel carattere economico e industriale che fu certo alla base della sua istituzione. Più avanti, poi, spiegherò perché condivido in certo modo questa impostazione.

Naturalmente, onorevole ministro, voglio augurarmi e sperare che ad una situazione di bilancio più equilibrata si possa giungere nel corso di alcuni esercizi. Direi di più: penso che, affrontando il problema complesso secondo l'indirizzo verso una politica ferroviaria coraggiosa, quale è stato impostato nella relazione nell'onorevole Bima (che per altro risponde a temi trattati altre volte dallo stesso onorevole ministro Angelini e da altri competenti uomini di parte e di Governo) l'obiettivo possa essere raggiunto.

Sempre come considerazione di ordine generale, rilevo che è stato altre volte detto che il problema del disavanzo è in definitiva chiuso in questi termini: costi che manifestano tendenza continua ascensionale, vuoi per l'impostazione di esercizio vuoi per ragioni sociali, e introiti che tendono ad aumentare. Il che pare dovuto, più ancora che ai due suddetti motivi, al timore che l'adeguamento delle tariffe abbia ad accelerare il trasferimento dalla rotaia alla strada.

Ma il problema, a mio parere, sta sì, nel riavvicinamento dei due termini, ma sta anche nel modo di effettuarlo. È mia convinzione che un servizio pubblico, quale è il trasporto ferroviario, indubbiamente, non può essere impostato sotto il profilo troppo ristretto e semplicistico dell'adeguamento della tariffa al costo effettivo del servizio; cioè il criterio economico di gestione è inadeguato di per se stesso a rispondere alle finalità ultime cui il servizio pubblico deve effettivamente rispondere, finalità che sono in esso insite, e cioè allo scopo sociale.

Andrei evidentemente fuori delle linee programmatiche del mio partito se accettassi una impostazione di tal genere e se non precisassi il mio parziale dissenso da una simile visione del problema. Tuttavia, aggiungo che la lunga esperienza nelle amministra-

zioni provinciali e comunali, regolatrici e supervisionatrici delle aziende municipalizzate (tram, acquedotti, aziende elettriche, servizi funerari, centrale del latte) nonché della partecipazione degli enti alle imprese di natura privatistica, esperienza che può trasferirsi nel campo dell'amministrazione centrale, mi fa persuaso che non è nemmeno consentito, se veramente si vuole difendere senza demagogia il pubblico danaro, di andare al di là di un certo limite nell'imporre a tali aziende la prevalenza del criterio sociale su quello economico. Esiste, indubbiamente, un limite di rottura al di là del quale il prezzo politico compromette in modo irreparabile la vitalità stessa dell'azienda.

Allora ci si trova di fronte ad un dilemma drammatico: o incidere sul contribuente, già violentemente tartassato per altre vie, con tutte le conseguenze di ordine politico ed economico che ne derivano, oppure colpire l'utente in modo più o meno drastico. E sfuggendo al dilemma ci si trova di fronte — il che poi è peggio — alla necessità di abbandonare l'utente alla privata speculazione, confessando così il fallimento della pubblica amministrazione.

Cito in proposito ad esempio l'amministrazione della mia città, Torino, dove minaccia di verificarsi una situazione del genere nei confronti dell'azienda tranviaria municipalizzata. Là il disavanzo finanziario preventivato per la gestione in corso a seguito dell'intrapresa, ed in via di completamento, trasformazione e modernizzazione degli impianti e del parco rotabile, si è fortemente elevato e punta verso il miliardo. Ci troviamo di fronte al dilemma: aumentare il costo del biglietto tranviario o premere sui tributi comunali, colpire l'utente o colpire tutti i cittadini? Buon per noi amministratori comunali che l'avanzo del bilancio comunale — caso unico fra tutte le città italiane — potrà coprire il disavanzo della azienda; altrimenti di fronte al limite di rottura, vero e proprio muro del suono economico contro il quale minaccerebbe di disgregarsi lo stesso apparato e che bisogna assolutamente tener d'occhio con vigile attenzione, saremmo posti di fronte all'alternativa della prevalenza del gretto criterio industriale su quello della difesa della socialità dell'azienda.

Comunque, onorevole ministro, mi permetto di osservare in questa sede, per quanto riguarda l'azienda autonoma delle ferrovie statali, che l'impostazione liberistica in senso stretto qui esaltata da qualcuno — e mi ricordo di un discorso pronunciato da questi

banchi sul bilancio 1953-54 dall'onorevole Alpino — vale a dire la colmatatura del disavanzo ottenuta adeguando il prezzo al costo del servizio ed allontanandosi da ogni considerazione di prezzo politico, non mi trova assolutamente consenziente; come pure mi lascia esitante la tesi di chi afferma che trattandosi di un servizio pubblico di preminente interesse il carico va posto sulle spalle di tutta la collettività. Forse anche in questa materia la via giusta sta nel mezzo.

Non mi sentirei proprio di aderire al principio della socialità spinto all'asperazione; ma non credo reggasi su basi veramente solide, in un mondo ed in un tempo in cui l'impostazione sociale dei problemi sempre più si afferma in tutti i campi, l'intendimento di quanti guardano soltanto alla materiale quadratura delle cifre e dei risultati. La via sta nel mezzo. Sta al suo dicastero, a lei, onorevole ministro, ai suoi uffici, di dare all'azione risanatrice prossima o futura da tutti auspicata un indirizzo nel senso che ho detto, facendo tesoro di molti suggerimenti del relatore onorevole Bima ed applicando altre misure a suo tempo espresse proprio da lei sui bilanci passati. A questo proposito vorrei aggiungere che la relazione è assai limpida e, ripeto, arida e coraggiosa nella diagnosi della malattia di questa nostra azienda, che è certamente la più importante di quante dallo Stato dipendono; come lo è, senza false reticenze, nella prognosi dei mali che la potrebbero ancora colpire e definitivamente compromettere, nonché infine nella indicazione dei rimedi opportuni. In tutto lo studio, compiuto con senso di stretto realismo ed obiettività, l'onorevole Bima non ha mancato di far richiamo ai consigli che nel passato vennero dalla Corte dei conti, da eminenti studiosi e parlamentari insigni esperti della materia, compreso lei, onorevole ministro, e dalla comparazione con l'esperienza acquisita da Stati esteri che prima di noi si sono trovati ad affrontare simili problemi.

Per contenere in limiti di brevità il mio intervento osservo rapidamente che concordo con il relatore nell'analisi delle cause del cronico disavanzo. Egli le classifica in cause generali: a) sproporzione tra incremento del volume dei trasporti ed incremento della produzione; b) sproporzione tra l'aumento dei prodotti e l'evoluzione del costo della vita; c) squilibrio tra le spese per il mantenimento della rete e gli introiti di gestione; e in cause particolari, tra le quali preminenti il carico degli oneri extra aziendali e l'errata politica

degli investimenti fino ad oggi condotta. Concordo con questa giusta visione senza soffermarmi ad approfondire le ragioni e gli argomenti che la sorreggono.

Circa la cura risanatrice che il nostro clinico ci consiglia, con maggior mordente di altri che lo hanno preceduto, io concordo pure con lui allorché viene a proporre i singoli temi di modifica strutturale dell'azienda, di revisione completa delle ferrovie in concessione, per la gran parte passive e costantemente integrate dallo Stato e della loro soppressione e sostituzione con la gomma, del ridimensionamento della rete stradale stroncando coraggiosamente i rami secchi, della revisione del piano Vanoni e dei suoi previsti investimenti. Tanto più che il relatore ha cura di precisare questi concetti appoggiandosi a ragioni assai persuasive, come ad esempio in tema di ridimensionamento della rete, allorché suggerisce la soppressione o la riduzione di programmi troppo vasti e ambiziosi, che si presentano di assai dubbia utilità e convenienza, sia in relazione allo stato economico-finanziario dell'azienda, sia in relazione al progresso ed alla evoluzione, o meglio, rivoluzione — come egli la definisce — della tecnica ferroviaria ed elettrica, stante l'avvento dell'energia termo-nucleare.

E faccio mio l'esattissimo concetto che non di mutilazione deve trattarsi, o di smantellamento, ma di miglioramento volto a restituire alla ferrovia l'agilità necessaria che le consenta di dare la piena misura delle sue possibilità nel settore in cui ancora mantiene la supremazia.

Vorrei, per concludere queste brevi osservazioni di carattere generale, richiamare ancora una volta il signor ministro a tener presente che il fine ultimo di tutte queste operazioni che il relatore suggerisce e sulle quali, ripeto, concordo, è quello di dare agli italiani un servizio più snello, più ammodernato, il costo del quale si armonizzi con il richiamato concetto di equilibrio tra l'interesse della collettività, principio sociale, e la vitalità dell'azienda, principio economico.

Nel quadro dell'auspicato risanamento dell'azienda, si innesta, come ho detto al principio, il problema delle arterie ferroviarie di grande comunicazione internazionale.

Su questo tema vorrei fissare alcuni punti. Anzitutto credo che siamo tutti quanti d'accordo sulla funzione veramente insostituibile delle arterie longitudinali e trasversali. Non si compie il viaggio Parigi-Torino-Roma, oppure Ginevra-Domodossola-Torino-Roma-Sicilia in automobile, salvo che per motivi turistici nella stagione buona, e sempre, anche in questo

caso, limitatamente a chi detto mezzo robusto e confortevole ha la fortuna di possedere: si prende il treno. Così dicasi per le merci e per i nostri prodotti ortofrutticoli. Le nostre merci e manufatti dall'Italia meridionale e settentrionale non raggiungono il nord Europa sulla gomma, data anche la impraticabilità dei valichi per molti mesi dell'anno: si usufruisce della ferrovia.

Mentre per le piccole distanze l'automezzo è più comodo e sbrigativo, il contrario succede per le grandi distanze. La ferrovia in questo caso ha ed avrà sempre a mio avviso il sopravvento: di qui la insostituibilità delle grandi linee internazionali. Si potrà fare finché si vuole una nuova politica ferroviaria di ridimensionamento attraverso la riduzione di linee improduttive; si potrà dare il passo al progresso tecnico riconoscendo, come dice l'onorevole Bima, che « persistere nel rifiuto a riconoscere l'evoluzione della tecnica e trarne i dovuti insegnamenti, significa non solo mancare di coraggio e disconoscere l'interesse di ciascuno, ma anche far pesare sulle nostre ferrovie un equivoco permanente che finirebbe per paralizzare gli sforzi diretti a realizzare una sana gestione ». Tutto potremo dire e fare e tentare per raddrizzare le gambe a questo bassotto che è l'azienda autonoma delle ferrovie statali, meno che pensare alla limitazione delle comunicazioni internazionali. Credo che su questo punto sia difficile trovare una voce di dissenso.

È d'altra parte ovvio che il problema va considerato, impostato e risolto sempre nel quadro dell'interesse nazionale, cioè dell'interesse del paese intero. Le arterie di grande comunicazione esistenti che ci portano verso il nord, l'ovest e l'est, come d'altronde le vie marittime, non giovano soltanto alle regioni finitime dei paesi esteri, oppure a quelle da cui si dipartono i vapori e le navi. Giovano evidentemente all'economia integrale dell'Italia, e non occorrono speciali ragionamenti per comprenderlo.

Ho detto « occorrono », ma dovrei dire « occorrerebbero », perché fu con molta sorpresa che in occasione del voto sulla legge per il contributo di 3 miliardi da parte dello Stato alla costituenda società di costruzione e gestione per il traforo del monte Bianco si ebbe il voto contrario di parecchie decine di deputati, mi pare 65 o 66 onorevoli colleghi, ai quali non voglio fare il torto di essere stati consigliati ad una simile manifestazione di volontà da un malinteso spirito regionalistico, bensì dal non aver intuito le ragioni di utilità e di convenienza nazionale che a me

— l'ho dichiarato un momento fa — paiono tanto ovvie e semplici.

E in questo spirito, in questa persuasione di concorrere da un lato ad una sana politica ferroviaria e dall'altro di incrementare sani rapporti produttivi di commerci fra le nazioni, non disgiunto — e lo dico con tutta franchezza, con tutta sincerità — dall'amore per la mia regione, che io ricordo all'onorevole ministro Angelini tre questioni che egli conosce molto bene, avendole menzionate anche recentemente egli stesso in occasione dell'inaugurazione della stazione di Porta Nuova in Torino in un discorso che io ho avuto il piacere di ascoltare, questioni che gli sono state anche d'altronde ricordate da parlamentari piemontesi di tutte le parti e che il primo cittadino di Torino ha ribadito in un suo discorso, la cui eco si è diffusa anche oltre i confini del Piemonte, agitando un po' anche le acque romane.

Sono le seguenti: 1°) il problema della elettrificazione della Torino-Milano; 2°) il problema della linea Roma-Torino-Parigi; 3°) il problema della Zurigo-Domodossola-Arona-Torino-Cuneo-Nizza.

Signor ministro, non mi addenterò certamente nei particolari di tali questioni, la cui soluzione per altro è di interesse vitale per il Piemonte e di grande interesse per tutto il paese. Mi permetto di ricordare qui, quale motivo di orgoglio nostro, che, rincantucciati come siamo nell'estremo lembo occidentale d'Italia, con la incumbente minaccia di paralisi delle nostre passate grandiose realizzazioni in tutti i campi e di vedere morire in sul nascere quelle che sorgono dalle menti volenterose e geniali dei nostri cittadini, per carenza totale o per disfunzione delle vie di comunicazione, noi abbiamo avuto ancora recentemente il coraggio di dar vita ad iniziative grandiose, facendo fuoco con la nostra legna, senza cioè disturbare il Governo e le finanze centrali.

Basti per tutte l'aeroporto di Torino che è costato al comune circa 3 miliardi, interamente pagati dai miei concittadini e la cui gestione incide attualmente per più di 100 milioni annui sul bilancio comunale. Possediamo oggi uno dei migliori aeroporti d'Italia, con una pista di 2350 metri e le più moderne installazioni per la sicurezza del volo.

Le confesso, onorevole ministro (forse le manifesto un'idea nuova, che è difficile qui udire) che io non condivido l'opinione di coloro i quali gridano allo scandalo se non si pompa sempre allo Stato il denaro che

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

altrimenti non si saprebbe come reperire. La mia città ha saputo e sa far fronte con tenacia, con coraggio, volontà ferrea e spirito di sacrificio, da sola alla risoluzione di pesanti problemi, e sempre con propri mezzi. (*Approvazioni dal banco del Governo*). Perché abbiamo fatto ciò? Appunto perché è in noi stessi uno spirito di indipendenza e di autonomia che credo torni assai più ad onore di quello contrario consistente nella petulanza di chiedere e chiedere sempre. Ma, detto questo, debbo anche soggiungere che vi sono dei problemi, quali i tre cui ho fatto ora cenno, per cui nessuna volontà e nessuna predisposizione potrebbe provvedere al di fuori dello Stato.

Si tratta precisamente di questioni di pertinenza e di competenza dello Stato e di nessun altro. Le linee ferroviarie internazionali e nazionali sfuggono in modo perentorio all'esame dei poteri locali. Qui non sono i consigli comunali, le iniziative privatistiche che possono fare alcunché. Qui è vana la mia pregressa esortazione ed invocazione al nostro spirito di sacrificio e al nostro orgoglio. Qui siete voi, onorevole ministro dei trasporti, e direzione generale delle ferrovie, le sole parti in causa e che dovete, potendo, venire incontro alle, mi pare legittime, rivendicazioni del Piemonte, abbastanza — confessiamolo francamente — negletto in questo campo.

Curiosa la situazione in cui questa zona si è venuta a trovare. Antesignano in ogni campo del progresso e quindi anche delle comunicazioni (citerò soltanto l'esempio della Torino-Genova, che fu ai suoi tempi modello sopra ogni altro di ferrovia rapida, comoda, senza passaggi a livello), oggi il Piemonte si trova in una situazione gravemente compromessa.

È superfluo ricordarle tutte le manchevolezze della Roma-Parigi, che si ripercuotono gravemente sulla mia regione. Altri l'hanno fatto prima di me. Sono, ripeto, onorevole ministro, problemi che ella conosce benissimo. Possibile che nulla si possa fare per rendere più rapida ed agevole questa linea? Che ne è dei cosiddetti locomotori anfibi con i quali una certa semplificazione del servizio si potrebbe ottenere? Certo, tale rimedio sarà un po' come un cerotto su una gamba di legno (riconosco che esagero un po') ed il suo autorevole interessamento noi richiediamo sulle questioni più grosse che interessano il rammodernamento della intera linea dal tratto di binario unico tra Framura e Granarola, la strozzatura di Genova Principe, la strozza-

tura di Torino-Porta Nuova, il tratto di binario unico tra Bussoleno e Salbertrand, il rimodernamento della antiquata galleria tra Bardonecchia e Modane ed infine il complesso problema della trasformazione del sistema di corrente.

I piemontesi sanno benissimo che la questione è grossa, molto grossa e che i miliardi per tutto questo si contano a decine.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Novantatré.

SECRETO. Credevo un po' di meno, ma non erano lontane le mie previsioni.

Ma qualcosa si può e si deve pur fare per dimostrare che il Piemonte non è dimenticato dal Governo di Roma e che, sia pure a gradi, questa questione della linea internazionale diretta Roma-Parigi non resterà nel limbo delle cose di là da venire.

Per la Torino-Milano mi permetto di fare una semplice osservazione. Qui non siamo più nel campo dei novantatré miliardi. In un esercizio imponente, sia pure deficitario, quale è quello della azienda delle ferrovie dello Stato, non mi pare cosa impossibile, mentre si assiste alla imminente elettrificazione della Milano-Venezia, accelerare i tempi anche per la Torino-Milano.

Crede, onorevole ministro, è veramente un senso di gelo e di delusione che ci assale quando siamo costretti a costatare che il Piemonte, produttore ed esportatore di energia elettrica, si trova oggi a mendicare il servizio elettrificato per la linea di più intensa vitalità, la più frequentata, e credo tra le più attive, quella che unisce le due metropoli piemontese e lombarda, centri della più fervida e feconda attività industriale del nostro paese.

E infine la Svizzera-Domodossola-Torino-Cuneo-Nizza. Ne hanno parlato tutti, e credo che l'onorevole Chiaramello nel suo intervento si intratterrà molto su questo argomento. Se ne sono interessati i deputati piemontesi ed in particolare i colleghi di Cuneo.

Il problema è tra tutti uno dei più delicati ed importanti. Questa linea che ha il vero carattere di linea internazionale, che congiunge la Svizzera ed automaticamente le regioni del nord alla smagliante nostra riviera, che fu già uno dei capolavori dell'ingegneria ferroviaria, che indubbiamente senza la guerra avrebbe avuto uno sviluppo imponente e dal lato turistico e da quello commerciale, oggi funziona, come tutti sanno, in due tronconi, sui due lati italiano e francese; per il resto giace immota e desolata ed offre lo spettacolo avvilente di una

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

creatura ingiustamente ed immaturamente perita.

So che l'attuale nostro Governo e quelli che lo hanno preceduto hanno volto il loro interesse a questa questione e si sono dimostrati favorevoli alla ricostruzione completa. Io esprimo qui la mia opinione: vorrei impegnare (mi permetta questa parola) anche lei, onorevole ministro, su questo problema di tanta importanza per la nostra provincia e per l'Italia; vorrei impegnare il suo dinamismo, il suo intelligente interessamento, la sua preparazione nel campo dei trasporti, affinché il problema sia una volta per sempre impostato e risolto.

Con ciò il mio intervento è finito. Richiamandomi alle sue affermazioni di Torino, signor ministro, che, sia pure con una certa cautela, hanno lasciato sperare i piemontesi nella buona volontà del Governo e sua particolare, mi rivolgo a lei che, se pur toscano, so legato da vincoli particolarmente affettivi a Torino e al Piemonte, perché si faccia interpretare presso l'intero Governo dei nostri desiderata.

La regione subalpina ha incontestabili meriti, passati e presenti, per rivolgere all'amministrazione centrale la richiesta di non essere abbandonata a se stessa. Ha dato molto alla Italia e molto darà ancora. Ma, per carità, onorevole ministro e onorevoli colleghi, non interpretiamo, non interpretate il senso di fierezza e la volontà della regione subalpina e la sua capacità di risolvere i propri problemi come un motivo per escluderla sempre dai benefici cui tutta la collettività nazionale effettivamente partecipa! (*Applausi — Congratulazioni*).

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

« La Camera,

fa voti

che il ministro dei trasporti provveda:

a) a potenziare il piazzale piccola velocità della stazione delle ferrovie dello Stato di Cesena per renderlo adeguato al volume sempre crescente dei traffici;

b) a far sì che — in attesa della costruzione di nuove ghiacciaie — i carri frigoriferi disponibili siano concentrati là dove occorrono;

c) a dare disposizioni — d'accordo con le altre autorità competenti — per la costruzione di un cavalcavia o sottopassaggio nelle immediate vicinanze della stazione di Cesena, dove ha sbocco una delle arterie più frequentate del paese per la densità della popolazione».

Ha facoltà di parlare e di svolgere questo ordine del giorno.

MACRELLI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, il mio ordine del giorno è di natura puramente locale e avrei dovuto svolgerlo in sede più opportuna; ma ho preferito iscrivermi nella discussione generale perché desidero rivolgere alcune domande e fare anche alcune osservazioni, non certo critiche, perché il ministro e il relatore mi possano rispondere.

Mi compiaccio, intanto, di vedere a quel banco un caro amico (mi consenta di chiamarlo così) che si è rivelato un ministro capace e intelligente, come pure sono lieto di potermi rallegrare col collega onorevole Bima per la relazione che ha fatto, una relazione soprattutto coraggiosa. Egli ha infatti affondato un po' il bisturi nella piaga e ha suggerito, da buon medico (o chirurgo), quelli che possono essere i rimedi migliori per rendere più aderente alla realtà la vita della azienda ferroviaria.

Onorevole ministro e onorevole relatore, innanzi tutto vorrei qualche spiegazione su quella che è chiamata la riduzione del numero delle classi di viaggio. Sappiamo che tale riduzione è stata presa in esame fin dal 1951 dalla *Union internationale des chemins de fer*, alla quale aderiscono le nazioni più importanti d'Europa, ad eccezione, se non erro, della Spagna e della Grecia.

Ma giorni fa io interrogavo in proposito alcuni alti funzionari delle ferrovie che non sono più in attività di servizio (se no, potrebbe darsi che capitasse loro qualche incidente...). Sono in pensione: quindi nessun provvedimento *in pectore*, onorevole ministro.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. No, no! Io sono per la libertà di parola!

MACRELLI. Mi dicevano essi che, forse, questo è un salto nel buio. La frase mi ha impressionato, onorevole ministro. Salto nel buio dal punto di vista sociale, dal punto di vista tecnico, dal punto di vista finanziario? Io non so, ma il lato che più mi preoccupa è quello finanziario. Già mi sono rivolto alla direzione generale delle ferrovie che, molto gentilmente e naturalmente anche con competenza (per la qualcosa porgo da qui un ringraziamento al direttore generale) mi ha rimesso una nota che, però, non ha fugato completamente i miei dubbi. Dopo aver spiegato le ragioni di carattere tecnico, economico e sociale che hanno suggerito all'Italia di aderire all'Unione, la direzione soggiunge: «... Attualmente sono all'esame del consiglio gli schemi di provvedimenti ta-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

riffari da adottare in conseguenza della riforma. Tali schemi di provvedimenti prevedono che nel regime tariffario futuro i rapporti di prezzi fra le due classi coincidano all'incirca, salvo ritocchi di lieve incidenza, a quelli attuali fra la terza e la seconda classe, e che siano adottati speciali supplementi solo per i trasporti da considerarsi di lusso o per coloro che fruiscono comunque di particolari prestazioni ».

Confesso che non ho capito molto e pertanto mi auguro di avere una risposta dal ministro ai seguenti interrogativi: diminuiranno i prezzi dell'attuale prima classe o aumenteranno quelli della terza? E i provvedimenti avranno l'effetto di diminuire il gettito? Io vorrei, signor ministro, che si tenesse conto di quella che è la particolare situazione del nostro paese in rapporto al problema ferroviario. Anzitutto, la situazione essendo al nord diversa che al sud, non vorrei che il salto nel buio di cui ho parlato si verificasse proprio e particolarmente nell'Italia meridionale.

Connesso al problema finora trattato è quello di assicurare, naturalmente nei limiti del possibile, il posto nelle vetture a tutti coloro che pagano. Troppo spesso i viaggiatori debbono percorrere molti chilometri negli scomodi corridoi dei vagoni. Naturalmente le condizioni di viaggio non sono più quelle dell'immediato dopoguerra: di ciò dobbiamo dare atto all'amministrazione, dal ministro agli alti funzionari e a tutti i dipendenti fino all'ultimo operaio, in quanto la grande famiglia ferroviaria ha risposto alle esigenze e alle richieste del paese. Comunque noi dobbiamo preoccuparci dei viaggiatori e dobbiamo assicurare, nei limiti del possibile, a tutti quanti un posto a sedere.

Questo, che cosa significa? Che bisogna aumentare il numero delle vetture e il numero dei treni. Si prospetta sempre il problema finanziario della questione. Comunque, noi esponiamo i problemi, voi risponderete, interogherete i ministeri interessati. L'importante è che il Parlamento senta quali sono le proposte che si fanno e quali sono le idee dell'attuale ministro dei trasporti.

Desidero poi accennare ad una questione che ci riguarda personalmente.

Noi parlamentari siamo di tanto in tanto oggetto di critiche, spesso malevoli e sempre di cattivo gusto: alcuni giornalisti amano fare ironie e insinuazioni perché abbiamo diritto di viaggiare gratuitamente e in vagoni riservati. Questi giornalisti sono pochi, per fortuna, poiché la stampa fa onore alle sua

tradizione e alla sua missione di libertà, ma vi è qualcuno al quale è piaciuto scrivere delle parole dure, aspre nei nostri confronti; e generalmente coloro che si lamentano e gridano contro di noi sono quelli che, durante il regime fascista affollavano con altre persone i corridoi, per lasciar posto, dopo averli salutati con la mano alzata, non solo ai ministri, ai senatori, ai deputati, ma anche ai semplici gerarchi in orbace.

Però, intendiamoci bene, non sono d'accordo con la circolare che fu emanata, mi pare il 30 ottobre 1949, e comunicata anche alla Presidenza delle due Camere. Desidererei che lo scompartimento riservato ai parlamentari restasse tale soltanto quando ci sono i deputati e i senatori; ma qualora si verificassero dei vuoti e vi sia la possibilità di far sedere comodamente i viaggiatori che stanno nei corridoi, i funzionari viaggianti dei treni devono e possono intervenire per rendere più agevole il viaggio a coloro che hanno pagato.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Presidente della Commissione*. Li occupano anche prima.

MACRELLI. Se li occupano prima, si provveda diversamente.

E io aggiungo: si cerchi di fare meno uso possibile degli scompartimenti riservati.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Questo avviene.

MACRELLI. Sono stato anch'io ministro, e sono ora vicepresidente della Camera, con diritto allo scompartimento riservato, ma non l'ho quasi mai usato. L'ho usato soltanto qualche volta per ragioni di salute. Vorrei invitare ministri e colleghi, che ne hanno il diritto, ad adoperare il riservato il meno possibile, non già per paura delle critiche, ma per servire giustamente il pubblico.

Però, badate, dipende un po' anche da noi difendere la nostra posizione morale e politica. Molto spesso noi tolleriamo che si pronunzino frasi, che si scrivano articoli contro di noi, senza che si abbia il coraggio di reagire o personalmente o ufficialmente. È un richiamo che ho voluto fare a me stesso e ai colleghi nella speranza che non resti inutile.

Terzo argomento d'ordine generale. Ho avuto occasione di parlare, specialmente al Senato, in sede di discussione del bilancio dei lavori pubblici, e ho sempre invocato la soppressione di certi passaggi a livello che impediscono il transito. Ricordo una cifra che mi impressionò: nella riviera ligure esi-

stono da 35 a 50 passaggi a livello, che naturalmente impediscono il transito delle macchine e degli altri mezzi di comunicazione.

So bene che è un problema difficile e che è connesso a quello delle autostrade; ma, nell'impossibilità, almeno per ora, di avere le autostrade, provveda l'amministrazione, naturalmente nei limiti delle sue possibilità finanziarie. Da un appunto che mi è stato consegnato risulta che i passaggi a livello ora esistenti, in corrispondenza di linee ferroviarie, ammontano a 17.350, di cui almeno mille tagliano strade di grande traffico. La spesa per la soppressione di questi mille passaggi a livello sembra si aggiri su circa 50 miliardi, di cui 30 dovrebbero essere a carico dei lavori pubblici e 20 a carico delle ferrovie dello Stato. La spesa dovrebbe essere ripartita in dieci anni; questo almeno è il progetto.

Comunque, cerchi il ministro di provvedere.

Parlando dei passaggi a livello in via generale, approfitto dell'occasione per accennare a un passaggio a livello che preme a me personalmente; non dico a me come individuo, ma come rappresentante della città in cui vivo.

A Cesena (non sorridano i colleghi se di tanto in tanto ricordo la Romagna e soprattutto la città di cui sono anche un modesto amministratore), proprio nelle vicinanze della stazione, vi è un passaggio a livello che resta non dico permanentemente chiuso, ma quasi. Ed è naturale: vi è la grande via di comunicazione tra il nord ed il sud, e quindi il transito dei treni è frequentissimo. Però accade che, soprattutto i treni merci, restano fermi alla stazione per 20-40 minuti e, nemmeno a farlo apposta, l'ultimo vagone del convoglio spesso resta davanti al passaggio a livello, bloccando il traffico. Onorevole ministro, dia disposizioni in proposito per evitare le lunghe teorie di veicoli che aspettano e le conseguenti litanie di imprecazioni.

Ma, per evitare tanto disagio, trattandosi di una strada di grande traffico, è necessario che il Ministero dei trasporti e il Ministero dei lavori pubblici, d'accordo con le autorità competenti, provvedano a costruire un sottopassaggio oppure un cavalcavia.

Onorevole ministro, non so se ella sia mai venuto nella mia città; qualora non l'avesse mai visitata la invito fin d'ora. Vorrei che constataste la situazione dello scalo merci di Cesena. L'anno scorso durante una visita effettuata dal direttore generale delle ferrovie dello Stato, ingegnere Di Raimondo (il quale

è circondato dalla nostra stima e dalla nostra fiducia), in un discorso che egli fece ai commercianti, agli industriali, ai rappresentanti delle organizzazioni sindacali e ai vari enti di Cesena, promise che si sarebbe provveduto a risolvere la situazione dello scalo merci. Egli, infatti, ha fatto provvedere, ma solo in parte. Ecco perché io, onorevole ministro, le rivolgo questo invito: per ottenere che siano completati i lavori intrapresi, anche perché mi sembra che un impegno preciso debba essere assolto. La risposta data dalla direzione generale, in merito a una mia precisazione, non è esatta. Infatti, non è esatto che la capacità effettiva dello scalo merci di Cesena sia oggi di 64 carri, perché per le necessità di manovra i binari sono utilizzabili, per la sosta, al massimo per una cinquantina di carri; per cui la capacità complessiva dello scalo da 138 carri discende a circa 120. Comunque, le esigenze della stazione di Cesena (che non riguardano soltanto i prodotti ortofrutticoli, ma lo zuccherificio, sia per le bietole che per lo zucchero, l'Arrigoni, la Montecatini, il commercio dei cereali e altri prodotti agricoli), specialmente nella stagione estiva, da giugno a metà settembre, potranno dirsi soddisfatte, per ora, se lo scalo potrà agevolmente ospitare e smistare almeno 160 carri al giorno.

A tutt'oggi, per la sola esportazione di prodotti ortofrutticoli, si sono superati gli 8 mila vagoni, soltanto nella stazione di Cesena. Io richiamo su queste cifre l'attenzione dell'onorevole ministro. Non è giusto che si lasci nelle condizioni in cui si trova una stazione come quella di Cesena così importante non soltanto per l'economia locale, ma nazionale. Inoltre, non è esatto che l'ampliamento dello scalo merci di Cesena sia molto costoso in relazione all'assorbimento del traffico. I commercianti di Cesena, si sono un po' sostituiti agli uffici tecnici del Ministero dei trasporti e hanno fatto approntare un vero e proprio progetto con tutte le necessarie indicazioni tecniche, contabili ed aritmetiche, e sono arrivati alla conclusione che la spesa sarebbe di 25-30 milioni al massimo: somma esigua se si pensa all'introito annuo dello scalo merci di Cesena che è di circa 300 milioni e che col prevedibile aumento dei traffici, ripeto, la somma potrebbe essere ammortizzata in un anno o due anni al massimo.

L'ampliamento dello scalo merci di Cesena coincide dunque con l'interesse dell'amministrazione dello Stato. E a questo proposito, poiché si parla del contrasto tra binario e strada, devo accennare al pericolo che si sta profilando: i commercianti di Cesena, preoc-

cupati della situazione che si è venuta a creare in seguito all'impossibilità di far partire in tempo utile i vagoni contenenti i prodotti ortofrutticoli, i quali devono essere mantenuti in grandi frigoriferi, hanno già iniziato trattative, con alcune società di autotrasporti, le quali farebbero delle condizioni di favore. Ora, questo che sta capitando a Cesena potrebbe accadere anche in altre parti d'Italia, rendendo il contrasto fra binario e strada ancora più duro; e da questa lotta, naturalmente, chi uscirà vincitore sarà non la rotaia ma la strada.

Onorevole ministro, richiamo la sua attenzione su questo problema e prego lei di intervenire a questo proposito. Legato al problema dell'ampliamento dello scalo-merci è quello dei carri-frigoriferi. Lo so, si parla sempre di milioni, anzi di miliardi...

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Ma sono spese produttive.

MACRELLI. ...ma bisogna costruire dei carri-frigoriferi. Per quanto riguarda Cesena, questa è la situazione: mentre l'occorrenza per Cesena d'estate è di circa 100 vagoni al giorno, in agosto abbiamo avuto per parecchie giornate 20-30 ghiacciaie soltanto. Sapete qual è il criterio da cui parte l'amministrazione? Le consegnerò questi appunti...

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. L'ho studiato attentamente.

MACRELLI. ...che sono stati preparati da persone competenti, anche se interessate. Sono dati precisi. Tale deficienza, mentre ha causato danni molto gravi ai nostri esportatori (tanto più deplorabile se si pensa che, mentre noi non potevamo spedire per mancanza di carri, i mercati esteri si presentavano largamente favorevoli e remunerativi), ha danneggiato sensibilmente la produzione per il tracollo dei prezzi che si è determinato.

Infatti, i nostri esportatori, dopo aver stipato i loro frigoriferi (capacità di immagazzinamento nei frigoriferi a Cesena di ben 140 mila quintali), hanno dovuto cessare gli acquisti e i ritiri. È perciò necessario costruire *ex novo* molte nuove ghiacciaie, anzi direi molte migliaia.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Milcinquecento, almeno per ora.

MACRELLI. O, per lo meno, trasformare in ghiacciaie i carri normali esistenti, posto che ciò sia possibile. Per intanto, finché la carenza durerà, si studino i migliori accorgimenti perché le ghiacciaie disponibili siano concentrate là dove occorrono.

Vorrei richiamare l'attenzione del ministro su questo punto: attualmente le ferrovie

ripartiscono le disponibilità giornaliere in base alle richieste provenienti dalle varie stazioni e, poiché non è consentito (questo è grave) inoltrare da ciascuna stazione richieste superiori alla capacità di manovra degli scali, ne consegue che, mentre le altre stazioni del compartimento di Bologna, più largamente attrezzate, possono dilatare, pressoché senza limite, le richieste, Cesena, per la ristrettezza del suo scalo, si viene a trovare in posizione di svantaggio anche sotto tale rispetto. Perciò, mentre altrove le poche ditte esistenti sono quasi sempre riuscite ad avere in media due o più vagoni ciascuna, a Cesena i 25 esportatori ivi operanti hanno avuto in media un vagone o poco più al giorno per ciascuno. Per ovviare a tali inconvenienti, e fino a tanto che le ferrovie non avranno costruito le ghiacciaie occorrenti, è necessario, per garantire una maggiore equità nella distribuzione delle disponibilità, che le assegnazioni dei carri vengano effettuate dalle ferrovie non più soltanto in base alle richieste giornaliere, ma soprattutto in base alle attrezzature e alle capacità esportative di ogni singola zona.

Concludo questo punto rilevando che la vita economica cesenate si impernia ormai sull'esportazione ortofrutticola, che con venticinque ditte dà lavoro per molti mesi dell'anno a oltre tremila operaie, per non parlare dei trasportatori, degli intermediari, e dei fabbricanti di imballaggi, degli spedizionieri. Questa attività è in fase di ulteriore espansione, ma essa dovrà per forza arrestarsi se l'amministrazione ferroviaria non provvederà.

Desidero fare ora alcune osservazioni sulle comunicazioni ferroviarie nella Romagna e nell'Emilia. Il 18 ottobre scorso si è tenuta ad Imola una conferenza-orario, limitata però ai problemi locali. Invece la conferenza delle grandi comunicazioni delle Tre Venezie e dell'Emilia-Romagna avverrà a Padova il 7 novembre, per trattare problemi che esorbitano dalla competenza del compartimento.

Vi sono state richieste delle camere di commercio di Forlì e Ravenna, degli enti provinciali del turismo, delle aziende di soggiorno. Qualche richiesta è stata accolta. Ma in una simpatica corrispondenza da Imola pubblicata sul *Resto del Carlino* si leggeva, onorevole ministro, che i suoi funzionari molto spesso si erano stretti nelle spalle rispondendo generalmente con frasi non impegnative. Questo da un lato è giusto, ma mi pare che essi dicessero quasi sempre

di no, oppure: « vedremo », « sottoporremo la questione alla direzione generale », « rimettiamo la decisione alle conferenze inter-regionali di Padova e di Milano ». Le risposte affermative sono state pochine. Per economia di tempo, non leggerò i risultati di quella conferenza, rassegnando il documento all'onorevole ministro.

Quando, nell'ordine del giorno sottoscritto dall'onorevole La Malfa e da me, si chiede di migliorare le comunicazioni ferroviarie nell'Emilia e nella Romagna — ed ora ne chiarisco il significato — si fa riferimento ad una situazione particolare soprattutto in rapporto alla riviera romagnola. Il movimento dei forestieri avvenuto durante la decorsa stagione termo-balneare nelle province di Forlì e di Ravenna ha raggiunto cifre mai registrate negli anni migliori precedenti l'ultimo conflitto. Le presenze accertate in questa stagione assommano a quasi 6 milioni, cioè al doppio di quelle verificatesi nel 1938. In questa imponente cifra gli stranieri intervengono con circa un milione e mezzo di presenze, così distribuite: 600 mila tedeschi, 200 mila austriaci, 400 mila svizzeri.

Da ciò consegue l'importanza delle richieste avanzate dagli organi competenti, (già da me ricordati) in merito al potenziamento e allo sviluppo delle comunicazioni ferroviarie interne ed esterne nelle province di Forlì e Ravenna. In particolare si presenta la necessità di avere carrozze dirette giornaliere da e per l'estero: dalla Francia (qualche accenno lo ha fatto il collega Secreto nel suo intervento), oltre quelle già in partenza ed in arrivo da Parigi, dai paesi del « Benelux » le cui correnti turistiche verso la riviera romagnola aumentano in misura considerevole da un anno all'altro; dalla Germania, e particolarmente dal bacino siderurgico della Ruhr, il cui afflusso rappresenta ormai il 50 per cento di tutta la provenienza straniera. Dirò anche che vi sono delle convenzioni fra i sindacati della Ruhr e le nostre organizzazioni turistiche per portare soprattutto operai, che affluiscono specialmente nella cosiddetta stagione morta (nei mesi di maggio, settembre, ottobre) mentre l'amministrazione proprio in quel periodo sopprime i treni estivi. Ebbene, si abbia il coraggio di affrontare la situazione e la si risolva in pieno, altrimenti quelle correnti turistiche dolorosamente si rivolgeranno ad altri paesi.

Per quanto riguarda le comunicazioni interne, le esigenze più vive e sentite sono

quelle della linea Ravenna-Rimini, per la quale si sono fatte tante richieste a che il servizio, specialmente durante l'estate, sia potenziato e migliorato con l'assegnazione di automotrici che permettano risparmi di tempo durante il percorso.

Né bisogna dimenticare la possibilità di uno sviluppo delle relazioni con il nord d'Italia, zona in cui la sola Lombardia dà circa il 40 per cento di tutti gli arrivi della clientela italiana; come non sarebbe inopportuno studiare la possibilità di concedere ulteriori fermate a rapidi e direttissimi nella stazione di Cesena, stazione la cui importanza assume particolare rilievo come centro di smistamento delle correnti turistiche per Cervia, Cesenatico, Gatteo a mare, San Mauro a mare.

E ho finito con la mia « Romagna solatia, dolce paese ». Concludendo, ricordo quello che ha detto il bravo, valoroso onorevole Bima nella sua relazione. Egli ha rilevato che proprio quest'anno ricorre il cinquantenario delle ferrovie dello Stato. Cerchiamo di ricordare l'avvenimento in quest'aula, non dico solennemente, non già facendo la celebrazione del grande evento, ma ricordando le parole che ebbe a pronunciare l'onorevole Prinetti. In sede di discussione del progetto, diventato poi la legge 22 aprile 1905, egli ebbe a fare una domanda a se stesso e agli altri: « Un grande beneficio la nazionalizzazione o una grande iattura? ». Nonostante il bilancio deficitario, noi pensiamo che la nazionalizzazione non sia stata una grande iattura, ma sia stato invece un grande beneficio per il nostro paese. (*Vivi applausi a sinistra e al centro — Molte congratulazioni.*)

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

BOGONI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il bilancio attuale, preparato da un precedente governo e da un ministro che non è quello attuale, non può certo interessarci per quanto riguarda le cifre. A mio avviso, la discussione avrebbe dovuto essere preceduta da una relazione del ministro Angelini per farci sapere la politica che ha intenzione di seguire durante il periodo — speriamo lungo — che egli rimarrà a capo del dicastero dei trasporti. Non conosciamo molto bene le intenzioni del ministro, per quanto abbiamo potuto conoscere i suoi orientamenti durante il periodo in cui è stato presidente della Commissione trasporti, orientamenti che ci lasciano sperare che il nuovo ministro ha veramente la volontà di rinnovare la struttura dell'intero Ministero da

lui, presieduto e di riformare le ferrovie. Gran parte delle idee dell'onorevole Angelini sono anche le nostre. Noi sappiamo che il ministro incontrerà difficoltà enormi, che certamente lo impressioneranno; ci auguriamo però che egli sappia superare queste difficoltà; come auspichiamo che il Ministero dei trasporti sia veramente tale e non continui ad essere il Ministero delle ferrovie, e che la politica dei trasporti sia la più ampia e vasta possibile. Noi però vogliamo attirare l'attenzione del ministro sulla necessità (e mi dispiace che il relatore nella sua pur coraggiosa relazione non l'abbia rilevata) di cambiare aria al Ministero dei trasporti: è necessario che le finestre siano aperte, affinché entri del buon ossigeno democratico, è necessario aprire le porte e spalancarle talvolta per ripulire gli ambienti e gli angolucci, mandando, se è necessario, qualche funzionario a riposo, perché altrimenti non si riuscirà a realizzare nulla di buono.

Il nostro gruppo ha sempre dato la massima collaborazione al suo presidente e continuerà a darla all'onorevole ministro, conoscendo tutta la sua buona volontà e il suo senso democratico di vecchia data, e nella fiducia che come egli ha resistito per vent'anni contro l'antidemocrazia, così saprà resistere anche nel dicastero per imporre la democrazia. Perché, più che le cifre del bilancio, conta il ritorno alla normalità democratica in questa come in tutta l'amministrazione statale.

Purtroppo la mentalità democratica è scomparsa dal Ministero dei trasporti, ed è naturale che sia così perché non solo anch'esso ha risentito delle condizioni generali del paese ma continua ad essere diretto da uomini abituati ai metodi del passato. Molte cose sono state fatte contro la legalità e contro la Costituzione: si sono discriminati dipendenti ed organizzazioni.

Noi domandiamo e pretendiamo, in nome della Costituzione e della legalità democratica, che il libero ed indiscriminato funzionamento sia assicurato a tutte le organizzazioni sindacali, ponendo fine ai metodi di discriminazione politica e sindacale fra i lavoratori e le associazioni; chiediamo che nella determinazione delle qualifiche non si tenga conto della tessera politica o sindacale ma delle effettive capacità; chiediamo che siano applicati metodi più umani di lavoro, ponendo fine allo sfruttamento dei dipendenti, anche in considerazione del fatto che i troppo frequenti straordinari costituiscono un pericolo non solo per il personale ma anche per

i viaggiatori; chiediamo di annullare le punizioni date per il passato in conseguenza di azioni politiche e sindacali, chiediamo che venga promossa una maggiore collaborazione fra gli organi dipendenti dal Ministero stesso e le associazioni di categoria, allo scopo di assicurare un più sereno e proficuo lavoro nella maggiore comprensione di quelli che sono i bisogni umani dei dipendenti delle amministrazioni che fanno capo al Ministero dei trasporti.

Questa in sostanza è l'assenza di quello che noi domandiamo politicamente al nuovo ministro, perché siamo consapevoli che senza libertà e senza giustizia non è possibile attuare nessuna politica dei trasporti, giacché il ministro non potrà certamente rinnovare il ministero e le ferrovie se non vi sarà stata prima un'opera di rinnovazione e di normalizzazione democratica.

Per quanto riguarda la politica dei trasporti, ci troviamo in gran parte d'accordo, specialmente nel riconoscere che i trasporti in questi ultimi anni hanno assunto un'importanza straordinaria. In realtà essi l'hanno sempre avuta attraverso i secoli, perché hanno favorito i traffici tra popoli e popoli, lo scambio di idee oltre che di merci, e quindi il progredire delle condizioni sociali.

Le strade, si dice, sono in contrasto con le rotaie, così come un tempo furono in contrasto con le rotaie stesse i fiumi ed il mare. Ma questa opposizione d'interessi può scomparire solo se nella politica dei trasporti si raggiungerà una omogeneità di indirizzi, una disciplina. Noi sappiamo che è stato domandato a più riprese, anche dal nostro relatore, il coordinamento delle diverse direzioni e dei diversi enti che si occupano di trasporti. Noi però riteniamo che si debba attuare piuttosto quel voto che prima abbiamo formulato in Commissione e che quindi abbiamo portato in questa aula, voto sostenuto dall'allora presidente della Commissione dei trasporti, attuale ministro: cioè che alcune direzioni generali staccate dai trasporti e dipendenti da altri dicasteri, passino a far parte del nostro ministero.

L'altro giorno il collega Del Fante sollevò aspre critiche in merito; parlò poi di 510 con 5 in mezzo scritto in numeri romani. Allora non capii cosa volesse dire. Più tardi ho compreso che significava *dux*. Sono in ritardo!

Ritengo però che tutti i settori della Camera, dall'estrema destra all'estrema sinistra, siano concordi nello sperare che l'onorevole Angelini, il quale ha sostenuto questa stessa tesi in quest'aula, ora che occupa quel-

l'alto posto, possa realizzarla nell'interesse non del dicastero, ma dell'economia nazionale. Questa, anzi, per noi non è semplicemente una speranza, ma è quasi certezza, perché conosciamo l'onorevole Angelini come uomo coerente.

Questo è quanto noi chiediamo, e speriamo che il ministro ottenga più di quanto non abbia ottenuto il presidente della Commissione, perché disgraziatamente, come abbiamo constatato più volte in occasione anche della discussione di altri bilanci, troppi voti formulati non solo dalle associazioni, ma anche da noi, troppi ordini del giorno votati rimangono lettera morta; troppo spesso si risponde: il problema sarà messo allo studio, senza arrivare mai a una soluzione. Sembra quasi che gli italiani costituiscano commissioni che studiano senza concludere mai nulla. Noi vorremmo invece che si traducessero in pratica i risultati degli studi svolti. In questa materia vi sono state commissioni e sottocommissioni. Cerchiamo ora di coordinare i risultati e di arrivare alle realizzazioni, e di far sì che termini (e ha ragione il nostro onorevole Bima allorché lo ricorda) il fatto che i trasporti siano a mezzadria, come diceva l'onorevole Bovetti. E qui ripeto le parole ricordate dell'onorevole Bima: dovrebbe essere il dicastero più dinamico, mentre domina invece in esso il più stagnante immobilismo: stagnante e pericoloso.

BIMA, *Relatore*. La frase non è mia: è dell'onorevole Bovetti.

BOGONI. È comunque una realtà che esiste, mentre noi vogliamo che la stagnazione scompaia e che le acque corrano limpide nell'interesse dell'economia nazionale.

I trasporti sono stati classificati più volte. Quali e quanti sono? Certamente noi non possiamo trattare in questa sede dei trasporti marittimi, in quanto essi hanno un proprio dicastero e particolari funzioni; tutto quello però che riguarda i trasporti terrestri deve costituire oggetto di controllo e di propulsione da parte del nostro dicastero: trasporti su strada, trasporti su rotaia, navigazione interna, trasporti funiviari e filoviari.

Questa volta non si è parlato nella relazione di tutti questi trasporti e ci si è concentrati invece sul grande contrasto fra trasporti su rotaia e trasporti su strada. Ebbene, stiamo attenti: mi sembra sia stato il collega Troisi che, alla fine del suo discorso, ha ricordato che c'è una grande concorrenza in vista, quella rappresentata dall'aereo. Varrebbe la pena di studiare anche ciò. Allorché il collega Secreto parlava poc'anzi e prospettava la

necessità specie delle grandi linee internazionali ferroviarie e diceva che per andare a Palermo si prende il treno, io l'ho interrotto per soggiungergli: si prende l'aeroplano, perché si fa più presto e si sta molto meglio.

Ricordiamoci quindi anche di ciò. L'aviazione civile in Italia è veramente a terra. Essa dispone di appena 35-36 apparecchi, tutti di marca straniera, nonostante l'Italia possa essere orgogliosa di una industria aeronautica la quale fu la prima del mondo, ed allo stesso livello tecnico dei nostri grandi cantieri navali. Ma, disgraziatamente, l'industria aeronautica è trascurata e l'aviazione civile è controllata da quella militare.

Potremmo parlare a lungo intorno a ciò, ma io desidero limitarmi ad attirare l'attenzione della Camera su quella che può e che certamente dovrà essere la concorrenza esercitata dall'aviazione civile per i percorsi a grande distanza, sia per il trasporto delle persone che per il trasporto delle merci, giacché ovviamente interessa agli uomini non solo di arrivare essi presto là dove debbono recarsi, ma di fare arrivare presto anche le merci che desiderano vendere.

Rimane il problema che è stato trattato a fondo dal collega onorevole Bima, cioè quello del contrasto fra la strada e la rotaia. L'onorevole Bima ha consigliato, per risolvere questo problema, il ridimensionamento delle ferrovie stesse. Il collega Concas ha detto quanto noi socialisti siamo preoccupati e quanto gli stessi ferrovieri siano preoccupati della parola «ridimensionamento», in quanto essa è stata troppo spesso nelle aziende private copertura di licenziamenti e di danni alle maestranze.

Però, noi diciamo che al di sopra degli interessi dei singoli, vi è l'interesse dello Stato e dell'azienda; ma è poi vero che la colpa è delle linee o del personale? Per noi la colpa è della cattiva amministrazione alla quale le ferrovie sono soggette da tanto tempo; è mancata la comprensione che bisogna cambiare tutto l'armamento delle ferrovie italiane, e che bisogna fare uno sforzo inaudito, se è necessario. Solo con l'ammodernamento e con il cambio dell'armamento possiamo trasformare le ferrovie e renderle meno costose e molto più economiche.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
MACRELLI

BOGONI. Non è vero che con l'aumento delle tariffe si può risanare il bilancio delle ferrovie. Penso anzi che lo si danneggia

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

maggiormente, danneggiando anche gli interessi di coloro che delle ferrovie hanno bisogno.

L'onorevole Macrelli parlava poco fa di commemorare il cinquantenario. Quella parola « commemorare » mi dava la sensazione di qualcosa di triste...

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Celebrazione.

BOGONI. ...specie per il fatto che nella relazione sembra esservi un *de profundis* alle ferrovie.

Celebrazione sì; ma il commemorare si adatta un po' alla relazione dell'onorevole Bima su questo argomento, ripeto.

Il problema delle ferrovie può essere risolto solo se si ha il coraggio di apportare un completo e generale rinnovamento, direi quasi rivoluzionamento al sistema oggi esistente

Si è parlato di riforma delle ferrovie e ne ha parlato lo stesso relatore. Vi sono state commissioni che hanno studiato a fondo il problema della riforma. Vi è stata una commissione, la Berruti, che ha lavorato seriamente ed intensamente. A questa commissione hanno partecipato anche rappresentanti del Parlamento. L'onorevole Troisi partecipò a questa commissione che ha cercato di studiare il problema della riforma al di sopra di interessi singoli. Come sono terminati i lavori di questa commissione? Credo che siano stati accantonati. Spero che non lo siano, ripeto, perché i suoi risultati corrispondono agli interessi e alle aspirazioni del pubblico e della nostra Commissione dei trasporti.

Allorché però i risultati sono stati pubblicati dalla stampa, specialmente dall'organo dei funzionari delle ferrovie, abbiamo visto che il direttore di quell'organo è stato denunciato per violazione credo dell'articolo 326 del codice penale (io non conosco i codici perché avvocato, li conosco indirettamente perché sono stato in galera, come altri della vecchia generazione, non per questioni comuni ma per questioni ideali: nell'aula vedo altri che sono stati perseguitati, dal Presidente che presiede in questo momento al nostro ministro, che hanno ricevuto l'olio di ricino e le manganelle e che hanno avuto distrutto lo studio. Per noi la porta della galera era aperta sempre!).

Dunque, in base a quell'articolo del codice penale, il Tonarelli, direttore di *Organizzazione ferroviaria*, organo del sindacato dei funzionari delle ferrovie, è stato denunciato. Prima di essere denunciato, è stato convocato al ministero; poi, dopo il Tonarelli, è stato convocato il segretario nazionale del sindacato ferroviari. Quindi la pubblica sicurezza è andata nella tipografia per fare una inchiesta circa la prove-

nienza di quei documenti, quando invece ciò era già il segreto di pulcinella, perché molte persone già lo conoscevano e diversi giornali avevano pubblicato, se non degli estratti, il contenuto essenziale dei lavori di quella commissione.

La verità è che nella direzione generale vi è sempre lo spirito del caporalismo. La denuncia non è stata causata per violazione di un segreto di ufficio, ma per volontà di qualche personaggio che ha spirito antidemocratico, che si sente ancora caporale; di qualche personaggio che sarebbe bene che fosse cambiato, ma che è inamovibile! Possiamo dire quello che vogliamo contro il direttore generale delle ferrovie dello Stato italiano, ma egli è sempre lì! Spesso, troppo spesso, mutano i ministri, ma il direttore generale no: è eterno!

E, forse, sono appunto le conclusioni della commissione Berruti, in contrasto col progetto della direzione generale delle ferrovie dello Stato, che hanno inalberato il direttore generale stesso e qualche altro papavero. Infatti, se esaminiamo i due progetti, quello della commissione Berruti e quello presentato per la delega (quello che l'onorevole Angelini ha gentilmente mandato ai sindacati dicendo che era il progetto che egli aveva trovato — bisogna dargli atto di questo —), vediamo che lo spirito dei due progetti è totalmente diverso nell'essenza. In essi il compito del ministro è diverso e così pure quello del direttore generale. Il consiglio d'amministrazione è per i papaveri un organo semplicemente consultivo che non ha nessuna funzione; essi fanno credere di voler trasformare l'azienda, ma violano i principi di ogni buona amministrazione industriale ed economica, che si basa su un buon ed effettivo consiglio d'amministrazione. Invece per noi il consiglio deve esser presieduto da un presidente responsabile, da prendere al di fuori dell'amministrazione stessa. Naturalmente il ministro sovrintende a tutta la politica dei trasporti e, quindi, alle ferrovie stesse.

Per quanto riguarda il direttore generale, i compiti attribuitigli sono ben diversi. Secondo la commissione Berruti, il direttore generale deve essere il direttore, cioè l'esecutore, l'uomo che troviamo in ogni grande azienda e che da esecuzione agli ordini superiori, e non è il padrone dell'azienda stessa, che comanda, che fa e disfa, e che poi non è responsabile dello sfacelo che constatiamo in questo cinquantenario delle ferrovie italiane.

Vorrei che la riforma fosse fatta subito, ma secondo le aspirazioni democratiche di noi tutti. Mi auguro che i lavori della commissione Berruti e delle commissioni che l'hanno

preceduta non siano stati fatti invano, ma siano accolti presto, nell'interesse delle ferrovie stesse.

Ho detto l'essenziale per quanto riguarda la politica dei trasporti. Ora vorrei attirare l'attenzione del signor ministro su due argomenti che mi stanno a cuore. Il primo è già noto al ministro, avendo già avuto occasione di interessarlo. Anzi gli ho pure presentato delle delegazioni di lavoratori, quando era presidente della Commissione trasporti della Camera, ed egli gentilmente promise il suo interessamento, promessa mantenuta sia allora che dopo la sua assunzione a ministro. Intendo parlare, onorevoli colleghi, del problema dei lavoratori dipendenti dalle ditte appaltatrici. In occasione di minacce di licenziamenti, l'onorevole Angelini ebbe ad intervenire efficacemente e di ciò io lo ringrazio.

Il problema, però, è più vasto di quanto non fosse quello più contingente del licenziamento: occorre pensare finalmente ad una sistemazione di questi ventimila lavoratori. Naturalmente ci rendiamo conto che non tutti gli appalti possono essere soppressi, ma la maggior parte di essi, istituiti — come è noto — dopo la grande purga fascista del 1923, lo possono senz'altro, ed il Governo farà bene a provvedere quanto prima in tal senso, assumendo direttamente il personale relativo. In proposito il collega Graziadei, io ed altri deputati abbiamo presentato una proposta di legge che però giace nel limbo dell'attesa.

Su questo problema richiamo la benevola attenzione del ministro. Si tratta di lavoratori che hanno addirittura due padroni, quello della ditta appaltatrice e le ferrovie dello Stato. Si tratta inoltre di lavoratori che hanno già data buona prova da tutti i punti di vista e che quindi meritano di avere un lavoro tranquillo e sicuro, senza la precarietà attuale. Veda quindi il ministro di fare qualche cosa in loro favore, dando almeno la preferenza in tutte le prossime assunzioni.

L'ultimo argomento che intendo trattare prima di concludere è quello dell'Istituto sperimentale delle ferrovie dello Stato, il grande sconosciuto, che merita veramente di essere conosciuto da tutti. L'istituto risale al 1906, cioè all'epoca della statizzazione e della conseguente fusione delle tre grandi reti ferroviarie esistenti in precedenza. A quell'epoca esistevano anche tre laboratori di ricerca e controllo che furono appunto uniti nell'unico Istituto sperimentale delle

ferrovie con sede in Roma. I tre laboratori però continuarono a sussistere fino al 1922, anno in cui vennero soppressi.

L'atto di costituzione dell'Istituto sperimentale è riportato nell'ordine generale numero 8 del 1906 della direzione generale delle ferrovie e integrato dall'ordine del servizio n. 49 sempre del 1906.

I compiti fissati da questi atti si possono riassumere in:

1°) collaudo tecnico dei materiali intesi, in genere, come materie prime;

2°) ricerche sperimentali su tali materiali e loro comportamento in opera ai fini dell'esercizio;

3°) miglioramento delle prescrizioni tecniche e compilazione di metodi per il loro controllo;

4°) questioni tecnico-commerciali di trasporti.

Col passar del tempo, per ragioni complesse che non è facile né breve elencare, parte di questi compiti sono passati di fatto ai servizi tecnici dell'amministrazione che si sono sufficientemente attrezzati in uomini e materiali anche per ricerche sulle materie prime e sui semilavorati.

L'Istituto sperimentale, mentre è rimasto nominalmente l'unico ente destinato per statuto ad occuparsi dei compiti sopra elencati e pertanto ne ha conservato la veste e l'impalcatura, specie in fatto di personale, d'altra parte, è ridotto oggi praticamente ad un grande laboratorio di analisi, tranne qualche lodevole ma troppo sporadica eccezione.

Viva è pertanto la preoccupazione nostra per il progressivo decadimento dell'istituto. E questo non tanto per le ovvie conseguenze a suo sfavore, quanto e principalmente per la irrazionale utilizzazione di uomini e materiali, con conseguente danno per l'amministrazione.

Il personale dell'istituto, come del resto tutto il personale ferroviario, è assai sensibile all'attuale situazione di notevole disavanzo dell'azienda ed è cosciente che ciò non possa attribuirsi alla sua responsabilità, bensì ai noti difetti di organizzazione e di compiti più volte denunciati.

Ciò premesso espongo brevemente i difetti attuali dell'istituto e, successivamente per grandi linee, i principi su cui basare una seria riforma e le modalità con cui attuarla.

Una delle principali manchevolezze dell'attuale organizzazione riguarda il collaudo materiali. Il collaudo, da quanto è stato detto, costituisce ormai il principale e pressoché unico campo di lavoro dell'istituto.

Ciò nonostante non è neppure esso esente da deficienze: anzitutto i tecnici dello sperimentale compiono solo la parte analitica e tecnologica del collaudo; ad essi sfugge completamente il prelevamento dei campioni. Ora, è noto che il campionamento è altrettanto importante dell'analisi ed è perciò inutile, anzi dannoso per l'amministrazione, un rigore che si esplica solo sulla base del collaudo.

Lo stesso collaudo, poi, è frazionato talvolta tra l'istituto e gli altri organi dell'amministrazione. Un esempio: le vernici vengono analizzate chimicamente dall'istituto e tecnologicamente, per quello che riguarda le prove al pennello, esposizione all'aria, eccetera, dal servizio trazione, presso la sede, si noti bene, di Firenze; cioè non solo presso un altro ente, ma addirittura in un'altra città. I risultati del collaudo tecnico non vengono comunicati all'analista che non può quindi metterli in relazione con i dati analitici, mentre il tecnico non sa invece interpretare i dati analitici.

I risultati delle analisi non sono infine sempre vincolanti per i servizi che le richiedono. Si crea così una pericolosa mentalità nel richiedente; spinto a ritenere l'istituto un organo inutile e parassita, e una mentalità inferiore nell'impiegato di detto istituto che si ritiene inutile o inutilizzato.

Altra manchevolezza è nelle ricerche scientifiche e sperimentali su materiali. Esse debbono essere richieste dai servizi preposti all'esercizio, in quanto solo ad essi si prospettano i problemi relativi. Ricerche sperimentali di scienza pura sono estranee ai fini dello Sperimentale e costituirebbero un ulteriore danno economico per l'amministrazione.

Nei vari casi in cui si richiede la collaborazione dell'istituto, questa avviene con la solita mancanza di stretti rapporti tra i due enti, onde il servizio richiedente ritiene importanti alcuni lati del problema (mancandogli l'esperienza delle proprietà del materiale e delle ricerche sperimentali), mentre lo sperimentatore non ha in genere un'idea di come il materiale viene impiegato. Voglio dare anche qui un esempio: da tempo i tecnici del servizio impianti elettrici si preoccupano di fare analizzare il mercurio di produzione nazionale, allo scopo di determinarvi eventuali impurità, che, secondo loro, impediscono il regolare funzionamento dei raddrizzatori a vapore di mercurio delle sottostazioni elettriche. Gli analisti dell'Istituto sperimentale, che non hanno idea dei materiali (vetro,

elettrodi, ecc.) che costituiscono un raddrizzatore, non sanno esattamente cosa si vuole da loro. È probabile che una maggiore collaborazione tra i due enti, realizzata attraverso contatti personali, potrebbe portare a una sollecita soluzione del problema.

Talvolta si ha infine l'impressione che all'istituto si richieda la soluzione di problemi fonti di probabili « grane » (per usare il gergo burocratico) mentre non viene sollecitata la collaborazione quando ci si aspetta invece delle soddisfazioni.

Altro argomento è il miglioramento delle prescrizioni tecniche.

Si lamenta la mancanza di norme uniche per tutta l'azienda: alcuni servizi hanno proprie prescrizioni e capitolati, altri non ne hanno affatto. Sarebbe invece compito statutario dell'istituto compilare e aggiornare, secondo i progressi della tecnica, le norme dei capitolati, le prescrizioni, arrivando a una unificazione più che necessaria per motivi organizzativi ed economici.

Benché l'istituto abbia, poi, da tempo un ufficio apposito, che si è acquistata una benemerita fama grazie al valore e all'abnegazione dei suoi appartenenti, anche tale ufficio non è sufficientemente utilizzato. Accade così di vedere pubblicati norme e prontuari che comportano grossolani errori tecnici e scientifici (classico è rimasto il mercurio in pani, verghe, fili) perché non è stata richiesta a suo tempo la consulenza del citato ufficio, di cui probabilmente si ignora l'esistenza.

Lasciamo per ultimo il problema dei locali, insufficienti per spazio, antiquati per servizi, inadatti o addirittura pericolanti per l'installazione di macchine pesanti o fonti di vibrazioni.

Il personale dell'istituto è al corrente che la sua dirigenza non è stata e non è insensibile al problema del risanamento e che ha da tempo provveduto a inoltrare alla commissione per la riforma dell'azienda un progetto di nuovo ordinamento, progetto probabilmente circondato, come tutti i lavori della commissione, da un non ben precisato segreto di ufficio.

Anzitutto, come si è detto prima, in tutti i servizi tecnici si sono attrezzati degli uffici di ricerca e di controllo. Al riguardo potrei dilungarmi, ma ho l'impressione che i colleghi si annoierebbero, trattandosi di un argomento tecnico, e cerco di giungere alla conclusione; ma non posso saltare tutti gli argomenti che mi ero proposto di trattare...

PRESIDENTE. Onorevole Bogoni, cerchi di concludere.

BOGONI. Signor Presidente, si tratta di argomenti squisitamente tecnici che riguardano questo « grande sconosciuto » che è l'Istituto sperimentale delle ferrovie dello Stato, istituto, credo, che anche altri colleghi non conoscevano prima e di cui ritengo che persino molti funzionari delle ferrovie dello Stato non ne conoscano l'esistenza.

Onorevoli colleghi, teniamo presente che i più grandi complessi industriali si giovano sempre dell'ausilio di importanti istituti sperimentali. Sappiamo che le amministrazioni delle ferrovie estere si giovano di attrezzatissimi istituti sperimentali. A questo proposito, noi dovremmo consigliare alcune cose; ma, soprattutto, vorremmo che la riforma di questo istituto non avvenisse troppo dall'alto, burocraticamente, ma che si tenesse soprattutto presente il parere dei tecnici dell'Istituto sperimentale, perché questo sia guardato con particolare attenzione e sia potenziato adeguatamente nell'interesse dell'amministrazione ferroviaria. Certamente l'onorevole ministro provvederà a potenziare, a rinnovare, a trasformare l'istituto per portarlo alla stessa efficienza degli altri istituti similari che esistono all'estero, non solo, ma anche per portarlo alla pari dell'Istituto superiore delle poste e delle telecomunicazioni che è un istituto analogo a quello sperimentale delle ferrovie dello Stato; tuttavia questo istituto ha un bilancio che prevede una spesa di 1 miliardo e 200 mila lire...

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Presidente della Commissione*. Inizialmente si trattava soltanto di 550 mila lire, che poi sono state portate a 400 milioni e, con ulteriore aumento, a 600 milioni.

BOGONI. Comunque, i fondi sono stati aumentati e la cifra è sempre superiore a quella di cui può disporre l'Istituto sperimentale delle ferrovie dello Stato. Ripeto, è necessario tener conto dell'importanza dell'Istituto sperimentale ai fini di un suo profondo rinnovamento, e fare in modo che la sua riforma sia coordinata all'attività dei diversi uffici, dei diversi lavoratori che esistono attualmente e funzionano nell'amministrazione delle ferrovie dello Stato. È questa una profonda aspirazione di tutti i dipendenti delle ferrovie, è questa la voce che si leva da loro, ed è una voce veramente giusta. Tutti sanno quanto i ferrovieri amino la loro amministrazione.

Ho la tentazione di terminare il mio intervento con le parole di un uomo che conosce a fondo l'amore dei ferrovieri verso la loro amministrazione e che lo ha ampiamente

testimoniato in un suo scritto. Quest'uomo è l'onorevole ministro. L'onorevole Angelini scrisse nella sua relazione al bilancio dei trasporti 1953-54 quanto segue nei riguardi dei ferrovieri: « I ferrovieri amano il loro duro lavoro anche quando è ingrato, e ogni possibile sforzo deve essere fatto per non deludere le loro aspettative che non si limitano al trattamento economico, ma concernono pure il desiderio di vedere che la propria amministrazione mantiene tutta la sua importanza nella vita del paese e sa evolversi come le esigenze richiedono ».

Questo è un grande riconoscimento che l'attuale ministro dei trasporti ha dato a suo tempo ai ferrovieri; il che comprova che, quando essi fanno sentire la loro voce, lo fanno non solo per il loro interesse personale ma anche nell'interesse dell'amministrazione.

A conclusione del mio intervento noi socialisti domandiamo che in tutte le aziende dello Stato, ed in questo caso in quella ferroviaria, sia realizzata la democrazia, secondo lo spirito della Costituzione e il desiderio di noi tutti. (*Applausi a sinistra*).

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

CHIARAMELLO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, lasciate che anche io ricordi che quest'anno si compie il cinquantennio della costituzione dell'Azienda ferroviaria dello Stato, e ricordi altresì l'artefice principale di tale impresa, l'ingegner Riccardo Bianchi, primo direttore generale, piemontese (era nato a Casale Monferrato), senatore poi, che con la sua genialità e sagacia seppe dare all'amministrazione delle ferrovie stesse quell'ordinamento basilare sul quale si è venuta sviluppando, con l'andare degli anni, la rete ferroviaria nazionale, vanto dell'ingegneria italiana, dell'organizzazione tecnico-amministrativa e del corpo dei ferrovieri, ottimi tutti e sempre sia del ramo funzionari come degli agenti.

☞ Notevoli a quei tempi furono i contrasti e le dispute per giungere all'unificazione delle quattro reti principali che allora costituivano la rete ferroviaria italiana. Vi erano infatti le ferrovie dell'alta Italia, con 528 locomotive, la Romana con 192, le Meridionali con 158 e le Calabro-siciliane, già allora povere e neglette con 23. Come vedete, onorevoli colleghi, anche cinquant'anni fa, oltre alle difficoltà di ordine tecnico, vi era quella della differente attrezzatura delle varie società.

E qui, debbo dirlo con orgoglio di piemontese, rifulse l'opera geniale dell'ingegner Bianchi, il quale in un decennio — la

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

legge di riscatto è del 22 aprile 1905, n. 137 — e precisamente dall'anno 1905 all'anno 1915, fece trasformare, migliorare, aumentare il materiale rotabile e fece costruire nuove linee ferroviarie per oltre 2 mila chilometri e per mille chilometri fece provvedere al raddoppio dei binari ed alla elettrificazione delle principali linee dei nostri valichi. Il collaudo della nuova gestione dette ottimi risultati sia durante la guerra di Libia del 1911-12 come durante la grande guerra 1915-18. La seconda guerra mondiale, invece, con il fascismo imperante e la demagogia nazionalista in atto dette un grande colpo alla

nostra attrezzatura ferroviaria. Circa il 60 per cento del patrimonio aziendale andò distrutto con un danno di circa 900 miliardi. Eppure, anche dopo questo duro colpo, l'amministrazione ferroviaria ha saputo in pochi anni ricostruire e completare la sua rete e migliorarla. Il bilancio dell'amministrazione ferroviaria presenta per la parte ordinaria — voi l'avete visto — nei confronti degli anni precedenti, di fronte alle entrate di 254 miliardi circa e alle spese di 296 miliardi circa, un disavanzo sui 42 miliardi, con un aumento dall'anno precedente di circa 9 miliardi.

Valga l'unito specchio:

	Esercizio 1954-1955	Esercizio 1955-1956	Differenze
Entrate.	248.307.500.000	253.950.100.000	+ 5.642.600.000
Spese	281.081.100.000	296.534.700.000	+ 15.453.600.000
Disavanzo	32.773.600.000	42.584.600.000	+ 9.811.000.000

Ed ora, secondo la pregevole, ponderata e studiata relazione dell'amico onorevole Bima, il disegno di legge sottoposto al nostro esame, dopo l'avanzo di 180 milioni dell'esercizio 1938-39, dall'esercizio 1946-47 presenta un susseguirsi di disavanzi che dai 6 miliardi dell'esercizio 1946-47 sale alla cifra massima di oltre 63 miliardi nell'esercizio 1948-49, per giungere, dopo cifre alterne in più o in meno, al cospicuo disavanzo « previsto » per l'esercizio corrente per circa 42 miliardi e mezzo come già ho dimostrato.

Passiamo a vedere le cause di ciò; una delle tante per la quale l'azienda ferroviaria è in *deficit* è rappresentata dal mancato o per meglio dire dall'incompleto coordinamento fra strada e rotaia, anche se si continua a dire che altri carichi le ferrovie debbono sostenere perché sono ferrovie al servizio dello Stato. Ricordo che ancora prima del 1934 la concorrenza privata, soprattutto per il trasporto delle merci, faceva già sentire il suo peso. L'amministrazione ferroviaria cercò di correre ai ripari costruendo dei carrelli speciali per il trasporto diretto a domicilio dei carri ferroviari, arrivando alla costruzione di carri-cisterna per vini, oli, combustibili liquidi, a trasporti in cumulo, ecc., adottando una infinità di altri provvedimenti che però finora, purtroppo, non hanno dato il risultato che si attendeva tanto che alcuni di questi mezzi successivamente sono stati abbandonati, perché ormai poco pratici ed anche parecchio costosi.

Pertanto è necessario ed urgente un coordinamento fra i trasporti su strada e quelli ferroviari, fra i trasporti terrestri e quelli fluviali, lacuali, marittimi ed aerei. Quando il governo laburista inglese volle porre concretamente il problema del coordinamento fra strada e rotaia cominciò con un provvedimento semplicissimo ma radicale: nazionalizzò i due servizi. Eppure nel campo dei trasporti l'Inghilterra era alla testa fra i paesi che affidavano quasi completamente questo settore all'industria privata; e questa nazionalizzazione, che pure allora suscitò proteste in campo capitalistico, è stata mantenuta successivamente dal governo conservatore e resterà anche se rimarranno al governo ancora i conservatori ed è entrata definitivamente nella vita e nelle necessità degli inglesi.

È necessario, almeno per le merci ricche, che lo Stato disciplini tutti i servizi automobilisti altrimenti accadrà che le merci povere resteranno alle ferrovie statali con le perdite inevitabili e quelle ricche con i sicuri utili diverranno monopolio dei trasportatori privati, aggravando così la situazione già pesante della gestione ferroviaria.

Si è detto più volte e si dice anche oggi che l'amministrazione vuole abolire la gestione raggruppamento autocarri (G. R. A.) perché la stessa è passiva, ma non vengono mai dette né si esaminano a fondo le ragioni del *deficit*. In proposito il discorso sarebbe lungo, anzi lunghissimo, e ci porterebbe lontano; le osservazioni che abbiamo già fatte

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

nei passati giorni qua alla Camera a proposito dei telefoni e delle relative società concessionarie calzano a pennello anche per le ferrovie. Occorre quindi, onorevole ministro, disciplinare i servizi automobilistici, occorre che i concessionari, che cercano sempre d'avere nuove linee in esercizio, si impegnino, anche per avere in ogni paese una piccola stazione, una rimessa per uomini e per cose coi relativi servizi. Occorre studiare il trasporto delle merci e dei bagagli delle linee automobilistiche in cumulo con le ferrovie per non obbligare il solito contribuente a studiare un mese per far arrivare un baule da Crissolo a Milano o da Rocca di Papa a Cefalù, magari per il figlio seminarista, convittore, od al suo primo impiego.

Occorre anche curare il trasporto degli operai dai centri di residenza ai centri di lavoro, trasporto che molte ditte si rifiutano di fare. Al riguardo spesso ho insistito presso l'amico onorevole Ariosto affinché intervenisse. Egli è intervenuto, ma di fronte al deciso e secco « no » dei concessionari non vi è stato nulla da fare e questi poveri diavoli di impiegati, operai, lavoratori in genere molte volte sono obbligati ad alzarsi una o due ore prima del necessario per raggiungere il centro di lavoro, talora vicino, ma irraggiungibile per la deficienza dei trasporti. Occorre intervenire quando si danno queste concessioni, magari arrivando — se è necessario — a statizzare le linee, perchè in questi casi ricorrono motivi di ordine pubblico nel più ampio senso della parola.

Infine, tener d'occhio le tariffe, che quasi sempre sfuggono al controllo dei competenti organi, soprattutto se si tratta di grandi e potenti ditte che vantano le solite influenze al centro ed alla periferia.

Mi permetto, poi, di insistere presso il ministro — e so che egli si interessa a fondo della questione e non da oggi — per il ripristino della Cuneo-Nizza che non è linea solo piemontese, ma linea internazionale che unisce la Svizzera ed il settore centro orientale d'Europa alla Costa azzurra. Voi, onorevoli colleghi non piemontesi e non settentrionali, sentite sempre parlare dai soliti oratori della Cuneo-Nizza. È dieci anni che sono alla Camera, e da dieci anni in sede di bilancio io ripeto le stesse cose. Credete, amici deputati e amico ministro, siamo più stanchi noi di parlarne che voi di ascoltare, perchè la questione della Cuneo-Nizza si trascina per mal volontà, purtroppo, dell'amministrazione ferroviaria e degli uomini che si sono succeduti al Governo, piemontesi e non piemontesi.

Mi risulta, per esperienza personale, che oggi le autorità francesi, che nel passato mostravano qualche titubanza, hanno deposto ogni dubbio circa la riattivazione di detta linea, di grande utilità per il Piemonte; e se ne occupano in modo particolare il ministro dei lavori pubblici generale Corniglion-Molinier ed il segretario di Stato dottor Medicin, sindaco di Nizza.

Mando il mio plauso vivissimo al ministro onorevole Angelini che ha dimostrato non solo a parole, ma a fatti, di voler giungere anche per quest'altra questione ad un felice, concreto risultato.

Vorrei ora, sia pure brevemente, elencare le questioni che interessano il mio Piemonte e che a mio avviso sono importanti.

Il primo problema concerne la costruzione della Garessio-Imperia, il cui progetto ormai elaborato è stato approvato dagli organi tecnici e collocato come secondo nel piano di attuazione di nuove linee. Sono ormai passati altri due anni ed è ancora il Piemonte, anche in questo campo, che vede sempre rinviata questa sua necessità, poichè la suddetta ferrovia (che interessa anche la Liguria) servirebbe anche ad alleggerire la già troppo caricata linea costiera Ventimiglia-Savona-Genova, linea a binario unico, sotto la minaccia continua di frane, linea poco veloce, pericolosa, ma pure importantissima in campo nazionale e internazionale.

Rimane poi sempre insoluto il grave problema della trasformazione della corrente alternata in continua su tutta la rete piemontese. L'onorevole Secreto si è soffermato sul problema, così come ha fatto l'onorevole Bima, nella sua relazione. Anche qui noi piemontesi siamo stati gli ultimi, mentre eravamo e fummo i primi ad avere sulle linee ferroviarie la trazione elettrica. Saremo gli ultimi perchè non si parla in modo concreto della trasformazione della corrente alternata in continua sulla rete piemontese; anzi, forse, arriveremo ad essere la tomba perchè sarà in Piemonte che si scaricherà tutto il materiale che mano mano viene ritirato dalle altre linee, già trasformate.

Il ministro Angelini, che io elogio per la conoscenza che ha dei problemi, nel suo ottimo discorso tenuto a Torino per l'inaugurazione della rimodernata stazione di Porta Nuova (i lavori sono durati dieci anni, un vero *record* da lumaca, perchè con un po' di buona volontà e con uno stanziamento di fondi continuo e metodico i lavori di questa bellissima stazione, forse una delle più belle dal lato architettonico, si sarebbero potuti eseguire in

cinque anni) ha assicurato che ormai gli studi e le prove per l'adozione dei locomotori anfibi erano a buon punto. Vorrei sentire dall'onorevole ministro stesso la lieta notizia che per il primo gennaio prossimo, auspice sempre quell'istituto d'esperienze che l'onorevole Bogoni ha portato ai sette cieli e che realmente è un istituto importante, preparato con ottimo personale, entrino in funzione questi locomotori sulla Modane-Torino-Roma, eliminando il lungo e difficile cambio delle locomotive nella stazione Brignole di Genova.

E così per l'elettrificazione della Torino-Milano (lo stato maggiore si era opposto all'elettrificazione di questa linea perché voleva conservare un congruo numero di locomotive nel caso venisse distrutto l'impianto della trazione elettrica; ma si è visto durante la guerra che era più facile rimettere a posto questo impianto che sostituire una locomotiva colpita dai bombardamenti. Ricordo, per associazione di idee, di aver veduto molte vecchie locomotive abbandonate sui binari morti, tristi relitti della guerra; mi pare che sarebbe ora di toglierle di mezzo e di avviarle alle fonderie); così per il raddoppio del binario sulla Torino-Savona, la sistemazione della Voghera-Tortona, il raddoppio del binario nel tratto Levante-La Spezia della Torino-Roma che per una ventina di chilometri nella sua parte più pericolosa è ancora ad un solo binario. E così la Chiasso-Aosta, la Arona-Domodossola, ecc., senza parlare della necessità di giungere anche ai doppi binari sulle linee trasversali.

Ricordo le stazioni di Torino-Porta Susa, di Novara ed Asti, ed altre ancora che devono essere completate e per le quali — e siamo sempre in Piemonte, regione natale del creatore delle ferrovie italiane, ingegner Bianchi — si continua a rimandare.

Non parliamo delle ferrovie secondarie piemontesi e anche italiane. Intervenga, onorevole ministro, all'infuori delle leggi speciali già fatte, con autorità e senza pietà.

Due ultime questioni sull'argomento delle ferrovie: i *buffet* di stazione. Molti meritano un plauso, e non voglio citare le località; molti invece, in mano a speculatori che gestiscono questi *buffet* a catena, hanno un prezzo mai controllato e carissimo. Anche qua non usiamo false pietà od interessate raccomandazioni fatte da uomini o da partiti. Si provveda prima contro i gestori e poi contro i capistazione se non controllano.

Ed infine il problema degli appalti per i servizi ferroviari. Non voglio dilungarmi:

accetto e sottoscrivo quanto ha detto il collega Bogoni, che ha parlato prima di me. Anche questo scandalo degli appalti, della divisione dei ferrovieri in due categorie, quella regolarmente inquadrata da parte dell'amministrazione, e quella, mal pagata e quasi mai assicurata, dipendente dagli appaltatori, deve assolutamente cessare.

Non posso terminare questo mio breve intervento senza rivolgere la mia attenzione su una importante questione organizzativa e senza esporre alcune mie considerazioni in merito al personale.

Uno dei punti fondamentali che occorrerebbe modificare in rapporto al nuovo ordinamento strutturale dell'azienda ferroviaria che si sta attuando, è quello delle funzioni inerenti ai rispettivi servizi della direzione generale. Ciascun servizio dovrebbe assumere solo il carico correlativo ai suoi compiti e ciò anche in ordine al classico principio economico della divisione del lavoro.

A questo proposito si potrebbe citare vari esempi di doppi e di interferenze per l'identica finalità tra i vari servizi preposti: ne citerò uno solo e precisamente quello riguardante i materiali che l'amministrazione ferroviaria acquista annualmente per somme ingenti. È ben noto che alcuni materiali ferroviari hanno grande importanza oltre che economica anche dal lato della sicurezza dell'esercizio e della celerità del traffico. A tal proposito è stata nominata una commissione, quella presieduta dal consigliere di Stato Berruti, che ha lavorato in armonia alle esatte disposizioni della legge delega per la riforma dell'azienda ferroviaria.

Ma qui raccomando a lei, onorevole ministro, una maggiore perequazione delle carriere nei riguardi dei funzionari anziani (è noto che essi hanno, come i militari, un basso limite di età per la cessazione dal servizio attivo); basta osservare l'organico del personale per rilevare che alcuni, per giungere ai gradi direttivi, impiegano un periodo di tempo che è circa la metà di quello impiegato da altri, meno fortunati, per giungere ai medesimi gradi direttivi.

Occorre che vi sia una maggiore comprensione e sollecitudine per i bisogni del personale, elemento essenziale per il buon andamento dell'azienda. Attualmente sono in servizio circa 160 mila agenti e sono in attuazione concorsi pubblici per l'assunzione di alcune migliaia di nuovi elementi, sia nel ramo tecnico che amministrativo. Occorre dare equa risonanza ai problemi avanzati dal personale; è necessario esaminarli con

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

ponderatezza e risolverli con sollecitudine e con larghezza di vedute.

È un personale che tra disagi e pericoli svolge silenziosamente e con abnegazione il proprio difficile lavoro; e noi deputati che viaggiamo sappiamo cos'è questo personale delle ferrovie, educato, solerte, puntuale sempre nel servizio. Un personale sodisfatto moralmente e materialmente nelle proprie necessità, che si senta ben diretto e che veda apprezzato il proprio sacrificio è un personale — lasciatemelo dire, onorevoli colleghi — sul quale la nazione può sicuramente contare. Cerchiamo quindi di vengrli incontro anche con qualche amnistia per vecchie mancanze.

Al personale dirigente ed esecutivo, ai lavoratori tutti, senza distinzione di grado, delle ferrovie ed anche a quelli delle tramvie e degli autotrasporti in genere, tutta gente che lavora sodo e seriamente, io mando il mio vivo, cordiale ed affettuoso saluto e credo anche, interpretando il sentimento di tutti voi, il saluto della Camera italiana. (*Applausi — Congratulazioni*).

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

Passiamo agli ordini del giorno non ancora svolti.

Il primo è quello degli onorevoli Musotto, Fiorentino, Andò, Gaudio:

« La Camera, considerato che nel 1922 vennero tolte alla città di Palermo l'officina veicoli e l'officina locomotive, senza che fosse intervenuto alcun criterio tecnico a giustificare la soppressione;

considerato che le due officine, vanto delle maestranze palermitane, erano state istituite dopo viva ed appassionata campagna della stampa cittadina e della locale sezione del sindacato ferrovieri;

considerato che la città di Palermo, capoluogo della Regione siciliana, è sede compartimentale e capolinea delle due principali reti ferroviarie, Palermo-Messina e Palermo-Trapani,

invita il Governo

a restituire prontamente alla città di Palermo le due officine soppresse: l'officina veicoli e l'officina locomotive ».

L'onorevole Musotto ha facoltà di svolgerlo.

MUSOTTO. Il nostro ordine del giorno non ha certo bisogno di una larga illustrazione, perché, in fondo, noi chiediamo un atto

di giustizia riparatrice, cioè l'impegno da parte del Governo di restituire alla città di Palermo le officine che le furono tolte dal fascismo.

La soppressione non fu certo motivata da ragioni tecniche, e la prova, onorevole ministro, è questa. Nel 1912, in occasione del decentramento dei servizi ferroviari, a Palermo sorse il problema di costruire una grande officina veicoli: si voleva costruirla proprio nella via Oreto. Il problema però non poté essere risolto perché intervenne la guerra.

Fu però immediatamente ripreso dopo il cessare delle ostilità e vi fu al riguardo un dibattito vivace, nel quale intervennero la stampa ed il sindacato ferrovieri. Si ottennero dal ministro Peano ben 290 mila lire. Non era naturalmente una somma sufficiente per costruire questa nuova grande officina veicoli così come essa era stata preordinata, ma certamente sufficiente per l'ampliamento e il miglioramento delle due già esistenti, quella veicoli e quella locomotive.

La città di Palermo, onorevole ministro, è sede compartimentale, è la capitale della Sicilia, è il capolinea delle due più importanti centrali ferroviarie, la Palermo-Trapani e la Palermo-Messina. Si restituiscano alla città di Palermo, per le ragioni che ho detto, queste due officine soppresse, le quali, notate, costituirono allora il vanto delle maestranze palermitane.

Mi auguro che ci verrà data piena assicurazione e che sarà resa giustizia a Palermo in questo nuovo clima di rinascita meridionale. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno degli onorevoli Alberto Cavaliere e Concas:

« La Camera,

visto l'impressionante aumento degli incidenti mortali che funestano il traffico, fenomeno dovuto, oltre che all'inefficienza della nostra rete autostradale, alla inesperienza e all'indisciplina di improvvisati e sfrenati lambrettisti e motociclisti,

invita il Governo

a voler al più presto affrontare e risolvere tutto il complesso problema della viabilità, e in particolare ad imporre un limite di velocità a tutti gli automezzi nei centri abitati e nelle vicinanze di questi, e ad imporre, come per le automobili, l'obbligo della patente e un minimo di 18 anni di età anche per i conduttori di motocicli ».

L'onorevole Alberto Cavaliere ha facoltà di svolgerlo.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

CAVALIERE ALBERTO. Ho qui una statistica veramente paurosa pubblicata dall'*Automobil Club* d'Italia, statistica che sarebbe ancora più paurosa se vi fossero i dati dei primi sei mesi del 1955. Da essa risulta che gli incidenti stradali furono, nel 1938, 31.265, con 38.370 persone infortunate. Nel 1952 gli incidenti salirono a 94.810, con oltre 76 mila persone infortunate; nel 1953 si ebbero 114.541 incidenti; nel 1954 124.230, con persone infortunate 104 mila e più.

Se queste cifre rispetto a quelle dell'anteguerra non sono aumentate come il costo della vita, mostrano tuttavia come anche in questo campo ci si avvia a grandi passi verso l'inflazione. Ed occorre porre riparo a tale situazione. Se noi esaminiamo infatti analiticamente i dati che ho riferito ora in sintesi di questa diligente e interessante statistica, avremo che nel 1954 vi sono stati 20.619 incidenti con autovetture private, 618 incidenti con autovetture pubbliche, 46.548 incidenti con micromotori e motocicli: una progressione veramente geometrica.

Tra le persone infortunate, abbiamo 6.300 conducenti di autovetture e 34.726 conducenti di motocicli. Persone trasportate ed infortunate: autovetture private 5.900, autovetture pubbliche 337, motocicli 7.932; persone messe sotto da autovetture private 8.300, messe sotto da autovetture pubbliche 201 (cifra ragionevole), da motocicli 9559; età dei conducenti: incidenti provocati o subiti da conducenti inferiori ai 16 anni 793 (naturalmente tutti motociclisti, perché a questa età non si può ottenere la patente di guida), da 16 a 21 anni: autovetture 408, motocicli 5.691.

Sono cifre significative, le quali dimostrano che lambrette e motocicli in genere sono diventati un vero e proprio pericolo pubblico.

Giosuè Carducci a suo tempo chiamava i ciclisti « arrotini impazziti ». Io non so come avrebbe definito oggi i motociclisti: non certo centauri, perché v'era nel centauro insieme con il mostruoso qualcosa di umano e di poetico. Basta leggere la descrizione fattane da Gabriele D'Annunzio. Ma nei motocicli e nei motociclisti di umano v'è poco e di poetico non v'è nulla, anche se la moderna musa si chiama « velocità ».

So di turisti stranieri che risalgono in disordine le valli già discese con la tracotante sicurezza di trovare qui un po' di riposo, un po' di pace e di poesia: vi trovano invece la peste.

Se nel nostro paese, ragionando per assurdo, dovesse scoppiare la peste, il Governo

prenderebbe certamente le misure adeguate. Ora, qui ci troviamo di fronte ad un vero e proprio contagio, il contagio della fretta, che è un vero flagello, del quale vediamo gli effetti in questa statistica.

Quindi, bisogna prendere tutte le misure necessarie per lo meno per contenere il flagello. Non voglio rubare del tempo all'Assemblea leggendo ancora delle cifre; ma qui ci troviamo di fronte a un fenomeno davvero preoccupante, al quale bisogna far fronte con tutti i mezzi. Non saranno certo i provvedimenti da me suggeriti in quest'ordine del giorno a contenere il flagello di cui parlo. Ad ogni modo, anche se questi provvedimenti potranno contribuire a risparmiare qualche vita umana, sarà sempre qualcosa di utile che noi raggiungeremo. Il problema bisognerebbe affrontarlo e studiarlo in tutta la sua complessità; intendo dire che bisogna studiare tutto il problema della viabilità, soprattutto provvedere ad allargare la carreggiata di quelle autostrade più battute, come, per esempio, la Milano-Bergamo, dove si verificano giornalmente incidenti paurosi. So che sono realmente allo studio tali provvedimenti, come so pure che vi è una proposta di legge sull'assicurazione obbligatoria, che è oggi una necessità e mi auguro che questa proposta di legge e questi provvedimenti vengano al più presto di attuazione pratica.

È indispensabile che il problema sia risolto; altrimenti arriveremo ad un giorno in cui la morte naturale sarà una vera eccezione (e qui mi appello a quella obliata musa che si chiama « lentezza » e concludo): anzi, aumentando il ritmo del progresso, questa sarà la morte naturale e più non parlerà nessun giornale di questo o di quel tragico decesso, ma leggeremo un titolo in neretto: « È riuscito a morir nel proprio letto! » (*Applausi*).

PRESIDENTE. Gli onorevoli Rubeo, Natoli e Cianca hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerato che le gravi deficienze dei trasporti pubblici urbani di Roma e le drammatiche condizioni del traffico cittadino costituiscono un problema di interesse nazionale, la cui unica e indifferibile soluzione, anche a parere concorde di eminenti studiosi di urbanistica e dei trasporti, non appare possibile senza la costruzione di una completa e organica rete di ferrovie metropolitane urbane;

considerato inoltre che, secondo le dichiarazioni rese pubbliche nel mese di febbraio 1955 dal ministro dei trasporti, esiste

allo studio del competente Ministero un progetto per un tronco di metropolitana che dovrebbe congiungere il quartiere Flaminio con la stazione Termini;

considerato altresì che per sopraggiunte necessità, in vista delle Olimpiadi del 1960, tale tronco dovrebbe congiungere lo Stadio olimpico da un lato e, dall'altro, dovrebbe proseguire oltre la stazione Termini per piazza Santa Croce e per piazza San Giovanni, al fine di costituire un naturale ed organico collegamento con le comunicazioni previste sia dallo studio fatto dalla commissione ministeriale presieduta dal professore Neri, sia dai progetti delle comunicazioni suburbane della « Stefer », le quali interessano le popolatissime zone urbane, suburbane ed extraurbane della Casilina, Tuscolana e Appia;

tenuto conto che in base alle attuali leggi vigenti la concessione di linee metropolitane urbane per la città di Roma è di competenza del Governo e considerando che le preminenti esigenze sociali, politiche ed economiche rappresentate in questo importante settore della vita della capitale della Repubblica non possono essere subordinate e limitate dall'interesse privato;

constatata l'indifferibilità della soluzione di questo importante problema che tutta l'opinione pubblica da tempo richiede,

invita il Governo:

1°) a predisporre sollecitamente lo studio di un progetto per la completa rete delle ferrovie metropolitane urbane di Roma;

2°) a sollecitare il completamento del progetto attualmente in fase di elaborazione dando le opportune direttive affinché il tronco stesso congiunga lo stadio olimpico, la stazione Termini, la piazza Santa Croce e la piazza San Giovanni;

3°) a predisporre tempestivamente i necessari stanziamenti al fine di poter, nel più breve tempo possibile, dare inizio ai lavori di costruzione del tronco in progettazione;

4°) a dare affidamenti alla Camera che la concessione dei futuri tronchi di metropolitana verrà affidata ad una azienda del comune o comunque controllata da un ente pubblico ».

L'onorevole Rubeo ha facoltà di svolgerlo.

RUBEO. Con questo ordine del giorno noi ci ripromettiamo di richiamare l'attenzione della Camera e del Governo sul grave problema dei trasporti pubblici della capitale della Repubblica, problema sul quale ebbi

già l'onore di parlare durante la discussione generale sul bilancio dei trasporti dell'anno scorso.

In quella circostanza cercai di dimostrare come esso rappresentasse un problema alla cui soluzione non poteva non interessarsi lo Stato; e accennai, in linee molto generali e modeste, quale contributo lo Stato potesse dare per eliminare questa grave deficienza che si riscontra in uno dei più importanti settori della vita della capitale.

Ormai credo che non esistano più dubbi sulla soluzione tecnica da dare a questo problema. Tecnici dei trasporti, urbanisti e studiosi di queste questioni sono tutti concordi nell'indicare come unica e concreta soluzione la costruzione di una organica e completa rete di ferrovie metropolitane urbane e suburbane, la quale, oltre che far fronte alla pressante esigenza di migliorare e sviluppare i servizi di comunicazione cittadini, contribuisca a migliorare, se non a risolvere, le gravi condizioni del traffico e della circolazione stradale, che ha raggiunto ormai degli aspetti veramente drammatici, come ha rilevato testé l'onorevole Cavaliere citando esempi e statistiche che riguardano l'intero territorio nazionale, ma alle quali credo che un grande contributo è dato dalla nostra città.

Fin dal 1929 il Consiglio superiore dei lavori pubblici, chiamato ad esprimere il suo parere sulla riforma dei trasporti urbani di Roma, che in quel tempo si operò, subordinò tale riforma tramviaria alla condizione che, entro tre anni, si desse inizio alla pratica attuazione del progetto di linee metropolitane di Roma, già studiato da un apposito comitato presieduto dal professor Vallecchi.

Da allora sono trascorsi oltre 25 anni. In questo lungo periodo la popolazione di Roma si è quasi raddoppiata, il traffico convogliato dai mezzi di trasporto si è quadruplicato, anche in conseguenza dello sviluppo della città, e il traffico stradale è aumentato di circa 8 volte.

Le due aziende romane che svolgono questi servizi trasportano oltre un miliardo di passeggeri all'anno, cioè un terzo di quanti ne vengono trasportati su tutta la rete urbana nazionale.

Date le pessime condizioni della circolazione stradale e la inadeguatezza dei mezzi di trasporto, i costi di esercizio dei servizi sono divenuti iperbolici e inammissibili; per cui le due aziende, nonostante il ciclico aumento delle tariffe, vedono i loro disavanzi crescere paurosamente.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

Dal 1948 al 1954 le due aziende comunali hanno riportato complessivamente un *deficit* di circa 18 miliardi di lire; per il 1956 l'«Atac» ha previsto un bilancio con 3 miliardi e 600 milioni di *deficit*.

Quindi, anche da un puro e semplice punto di vista economico, appare assurdo ostinarsi a mantenere in esercizio, soprattutto nella zona del centro della città, una rete di trasporti collettivi di superficie nelle condizioni e nel sistema attuale, che è arrivato al culmine della crisi.

D'altra parte, lo stesso Ministero dei trasporti ha riconosciuto, fino ad ora solo parzialmente, questa necessità, in quanto sappiamo, per pubbliche dichiarazioni rese dall'onorevole Mattarella nel febbraio scorso, in occasione dell'inaugurazione del tronco metropolitano che congiunge la stazione Termini con l'Esposizione, che è allo studio presso quel Ministero un progetto per un successivo tronco di metropolitana che dovrebbe congiungere la stazione Termini col quartiere Flaminio. Quindi, si riconosce ormai la necessità di ricorrere a questi mezzi.

Ciò che chiediamo, quindi, nel primo punto dell'ordine del giorno è che il problema sia affrontato in maniera più organica e più completa, anche se, come ovviamente avviene per opere di così vasta mole, la sua realizzazione dovrà graduarsi nel tempo.

Per quanto riguarda il secondo punto, sollecitiamo il completamento del progetto in corso di elaborazione cioè che il progetto di cui ha dato ufficialmente notizia l'onorevole Mattarella venga sollecitamente terminato, onde si possano iniziare i lavori. Per detto tronco, chiediamo, nell'ordine del giorno, delle varianti, in relazione anche alle nuove esigenze che si sono rivelate in quest'ultimo semestre. Il tronco si ripromette di congiungere la stazione Termini con il quartiere Flaminio. Ora, è ovvio che dal quartiere Flaminio questo tronco deve arrivare fino allo stadio olimpico, soprattutto in vista delle olimpiadi del 1960. Dall'altro lato, in relazione al fatto che fu nominata tempo fa una commissione di studio per il coordinamento e la sistemazione definitiva delle comunicazioni fra il centro di Roma, il mare e la parte a sud est della città, ed in relazione altresì al progetto che ha la «Stefer» di costruire in piazza Santa Croce una grande stazione che avrebbe le dimensioni, per numero di viaggiatori, della stessa stazione Termini, noi chiediamo che nel progetto si tenga conto di questi particolari e quindi che il tronco sia gradatamente orientato e diretto, oltre che verso la stazione Ter-

mini, anche verso i piazzali Santa Croce e San Giovanni, dove verrebbe convogliato il traffico della Tuscolana e dell'Appia, che interessa pure un grande numero di persone.

Nell'ordine del giorno sollecitiamo inoltre il Governo perché disponga tempestivamente gli stanziamenti necessari per poter iniziare i lavori nel più breve tempo possibile e, direi, al più presto entro la prossima primavera.

L'altra questione che riteniamo di notevole importanza, intorno alla quale è stato richiamato l'allarmato interesse dell'opinione pubblica della capitale, è quella relativa al pericolo, che è stato prospettato in taluni ambienti, che la concessione del futuro tronco di metropolitana venga data a qualche azienda privata, in quanto è accertato che a tale scopo si sono formate apposite società che, come la Metro Roma, hanno già inoltrato domanda per ottenere le ambite concessioni: anzi sembra che di tale società faccia parte, oltre che noti monopolisti del capitale finanziario, qualche autorevole membro della maggioranza di questa Camera. Questo giustifica ancora meglio le preoccupazioni, diffuse nell'opinione pubblica, circa il pericolo che un importante settore dell'attività della capitale possa cadere nelle mani di speculatori privati, i quali subordinerebbero e limiterebbero le preminenti esigenze sociali, politiche ed economiche di questi indispensabili servizi cittadini ai loro interessi privati.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. In proposito ho fatto emanare un comunicato ufficiale.

RUBEO. Esatto, ma l'Espresso dice soltanto che il Ministero dei trasporti non ha dato alcuna concessione e aggiunge che per le concessioni medesime si deve seguire una determinata procedura. Non è questo però che io chiedo: noi desideriamo conoscere l'orientamento politico del Governo su questa questione, indipendentemente dalle formalità, tenendo conto della valutazione politica che di questi orientamenti la Camera potrà fare.

Ma oltre a questi motivi, di ordine politico generale, esistono altre ragioni che debbono indurre lo Stato ad affidare questi servizi ad aziende di carattere pubblico. La necessità di coordinare i servizi urbani, suburbani ed extraurbani e i servizi di superficie con quelli metropolitani porta necessariamente alla stessa soluzione a cui sono pervenute altre grandi città straniere, dove questi problemi si sono posti e sono stati risolti prima che qui da noi (vedasi Parigi, New York, Chicago), cioè alla soluzione di affidare tale coordinamento dei servizi ad aziende comu-

nali o comunque controllate da un ente pubblico. E ciò anche per la interdipendenza che questi servizi mantengono con l'indirizzo e lo sviluppo urbanistico della città e la connessione strettissima che questi servizi hanno con i piani regolatori urbani e suburbani, in modo che ogni direttiva che si intenda imprimere allo sviluppo edilizio è strettamente collegata ad una corrispondente organizzazione dei trasporti. Per una città come Roma, in continuo sviluppo, come ciò sia necessario è inutile sottolineare.

Per queste ragioni, con il nostro ordine del giorno chiediamo che siano dati affidamenti alla Camera che le concessioni dei futuri tronchi della metropolitana siano affidati ad una azienda comunale o controllata da un ente pubblico.

Ricordo, onorevole ministro, che, in una circostanza in cui si pose il problema di una scelta di questo tipo, in occasione della concessione di esercizio del tronco Termini-Esposizione, ella molto autorevolmente, con argomenti chiari, in qualità di presidente della Commissione trasporti, si associò a noi perché la scelta cadesse sull'azienda comunale. Non ho alcuna ragione di credere che ella abbia cambiato parere. Mi auguro che oggi, come ministro, sia della stessa opinione di allora. (*Applausi a sinistra*).

PRESIDENTE. Poiché gli onorevoli Burato, Malagugini, Breganze, Giaccone, Caiati, Pino, Savio Emanuela, Caccuri, Infantino, Formichella e De Meo non sono presenti, si intende che abbiano rinunciato allo svolgimento dei rispettivi ordini del giorno.

Segue l'ordine del giorno degli onorevoli Moscatelli, Graziadei, Roasio e Ravera Camilla:

« La Camera,

rendendosi conto del grave danno economico e morale arrecato ai ferrovieri coi provvedimenti disciplinari adottati dalla Amministrazione delle ferrovie dello Stato nei confronti del personale scioperante contro la legge elettorale Scelba;

che tali provvedimenti sono stati adottati in applicazione del regolamento personale delle ferrovie dello Stato emanato nel 1925 secondo criteri antidemocratici e fascisti;

prendendo atto che il Consiglio di Stato, con un suo pronunziato, ha riconfermato il principio costituzionale del diritto di sciopero per i dipendenti dello Stato,

impegna il Governo:

1°) a celebrare degnamente il 50° anniversario della statizzazione delle ferrovie con

un atto di giustizia che revochi, a tutti gli effetti, i suddetti provvedimenti disciplinari; o quanto meno adottare nei confronti del personale colpito una misura che annulli specialmente agli effetti della carriera le conseguenze delle sanzioni adottate;

2°) a sostituire nel più breve tempo possibile il regolamento fascista del personale introdotto nel 1925, compilandone un altro ispirato ai principi democratici sanciti dalla Costituzione ».

L'onorevole Moscatelli ha facoltà di svolgerlo.

MOSCATELLI. Non è la prima volta che in quest'aula ci si occupa del problema delle punizioni inflitte a dipendenti dello Stato in conseguenza della loro partecipazione pressoché unanime allo sciopero indetto dalle organizzazioni sindacali contro la legge elettorale Scelba, meglio conosciuta, allora ed oggi, anche come la « legge truffa ». Anzi, a questo proposito, il 2 dicembre 1953 la Camera espresse un voto unanime affinché ai dipendenti dello Stato fosse revocata la punizione loro inflitta, ed anche il Consiglio di Stato, con un suo pronunziato, ha riconfermato il diritto, del resto costituzionale, del ricorso allo sciopero.

Non mi soffermo sulla situazione creatasi in Italia tra il personale dipendente dall'amministrazione delle ferrovie dello Stato, la quale, come già ha detto bene l'onorevole Bogoni nel suo intervento, così come è lenta ad accogliere le istanze e le richieste del personale, è invece molto sollecita, non perde tempo, quando si tratta di colpirlo, e di colpirlo con mano molto pesante.

È già stato detto che nell'amministrazione delle ferrovie vige ancora un sistema di vita che rassomiglia molto a quello della caserma. Basta che un ferroviere accenni ad attività di carattere sindacale in difesa degli interessi del personale delle ferrovie per avere immediatamente una punizione, che spesso lo colpisce molto gravemente negli interessi, oltreché nella carriera.

Cito solo il caso significativo di Bologna. Su 9 mila agenti ferroviari dipendenti da quel compartimento, oltre 4 mila, cioè circa la metà, sono stati puniti per 33 mila giornate lavorative e per oltre 90 milioni di danni.

In queste cifre che riguardano il compartimento di Bologna è espressa la situazione che si riscontra ovunque tra il personale delle ferrovie dello Stato. Eppure tutti noi, che abbiamo sovente occasione di transitare per Bologna, abbiamo motivo di chiederci: come mai

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

questo personale è così duramente colpito quando noi non constatiamo nulla di anormale?

Con il nostro ordine del giorno noi torniamo a chiedere la revoca delle punizioni inflitte al personale dipendente dalle ferrovie dello Stato in conseguenza della partecipazione a uno sciopero che i risultati delle elezioni del giugno 1953 hanno poi dimostrato essere corrispondente non solo agli interessi del corpo elettorale, ma agli stessi interessi della democrazia nel nostro paese.

Quanto meno chiediamo l'annullamento degli effetti che quelle punizioni hanno avuto nella carriera del personale delle ferrovie dello Stato.

È stato da più parti ricordato come quest'anno ricorra il cinquantesimo anniversario della statizzazione delle ferrovie, e unanimemente si è chiesto di celebrare degnamente questa ricorrenza. Ebbene, consentitemi di ricordare un episodio che forse è sfuggito ai colleghi, e cioè che, se 50 anni orsono si è avuta la statizzazione delle ferrovie, fu proprio perché nei giorni che vanno dal 17 al 22 aprile 1905 vi fu un grandioso sciopero generale di tutti i dipendenti delle compagnie ferroviarie, sciopero che è stato elemento determinante, in appoggio all'azione governativa, per ottenere la statizzazione delle ferrovie. Ed il fatto paradossale è che oggi noi chiediamo la revoca di punizioni inflitte per uno sciopero fatto contro una legge anticostituzionale, proprio nel cinquantesimo anniversario di un altro grandioso sciopero fatto anche allora esclusivamente nell'interesse del paese.

Per queste ragioni chiediamo quindi la revoca delle punizioni, o quanto meno che se ne annullino gli effetti. Tanto più che si tratta di punizioni inflitte in base a un regolamento introdotto nelle ferrovie nel 1925, cioè in base a un regolamento fascista, un regolamento che costituisce — in quanto ancora in vigore — una vergogna non solo per il nostro paese, ma in particolare per l'amministrazione delle ferrovie.

Ella sa, onorevole ministro, che vi è molta attesa per il suo operato: non deluda questa attesa; celebri degnamente questo cinquantesimo anniversario con un atto che renda giustizia ai ferrovieri.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno degli onorevoli Roasio, Moscatelli e Ravera Camilla:

« La Camera,

raccogliendo l'accorato appello del sindaco di Torino Peyron per un più sollecito e fattivo interessamento governativo in ordine

alle necessità troppo spesso dimenticate di Torino e del Piemonte;

rendendosi conto dell'urgenza di risolvere il problema fondamentale di migliori e rapidi collegamenti con le linee di traffico nazionali e internazionali,

impegna il Governo

ad elaborare sollecitamente un piano organico che affronti e risolva nel più breve tempo possibile il problema piemontese dei trasporti secondo le esigenze ripetutamente denunciate da ogni settore della pubblica opinione da tutti i capoluoghi della regione e dai numerosi enti e associazioni interessati ».

MOSCATELLI. Chiedo di svolgerlo io.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MOSCATELLI. Non occorre spendere molte parole per illustrare questo ordine del giorno, dato che dell'argomento hanno parlato altri colleghi nel corso della discussione generale, i quali, in sostanza, hanno portato qui l'eco dell'accorato appello che il sindaco di Torino Peyron ha rivolto al rappresentante del Governo, presente il 28 settembre ultimo scorso alla cerimonia inaugurale del salone internazionale della tecnica.

Il mio ordine del giorno si riferisce in modo particolare al problema dei collegamenti di Torino con le linee di traffico nazionali ed internazionali, problema che è veramente sentito da tutta l'opinione pubblica piemontese, e mi fa piacere l'aver constatato come esso abbia trovato negli interventi dei colleghi unanimità di consensi.

Per questo mi limito ad aggiungere poche parole in ordine al problema della stazione ferroviaria di Novara, considerata da quanti sono costretti a transitarvi il pericolo pubblico numero uno. Voglia considerare, onorevole ministro (a parte l'aspetto esteriore della stazione di Novara, che sembra una catapecchia), che questo importantissimo nodo ferroviario dispone soltanto di nove binari sui quali transitano 162 treni al giorno, di cui 140 viaggiatori, senza interruzione, e la maggior parte del traffico è su solo 7 binari e precisamente: la Torino-Milano, la Milano-Varallo, la Milano-Domodossola, la Novara-Alessandria, ecc. Quindi, si tratta di un nodo estremamente importante, di un centro di traffico internazionale con la Francia e con la Svizzera, e all'interno tra il Piemonte e la Lombardia e la Liguria. Ebbene, in questa stazione non esistono sottopassaggi, non esistono tettoie. Alla stazione di Novara giungono ogni mattina migliaia di operai, di studenti e commercianti dalla provincia e questo afflusso di viaggiatori

provoca, letteralmente, delle processioni di persone che scendono o salgono tra un treno e l'altro per passare attraverso i binari prima di poter raggiungere l'uscita. E tutto questo trambusto si verifica nel momento in cui transita a 100 chilometri orari il rapido Torino-Milano. Nel 1954 sono partite e arrivati alla stazione di Novara circa un milione e mezzo di viaggiatori, senza contare gli innumerevoli abbonati operai, studenti e commercianti e i numerosi turisti.

Inoltre, anche il traffico delle merci è molto intenso. Nel 1954 sono partiti dalla stazione di Novara merci per 82 mila tonnellate e ne sono arrivate per 121 tonnellate. Sono altresì fatti partire circa 500 capi di bestiame e arrivati oltre 1.600. Ebbene, onorevole ministro, a questo proposito è sempre stato detto che per poter migliorare i servizi, ampliare ed abbellire un po' la stazione di Novara, soprattutto per renderla meno pericolosa, non vi sono denari. Poco tempo fa, è stato concluso un accordo col governo svizzero, in base al quale la Svizzera si impegna a contribuire con 200 milioni di franchi al miglioramento delle sue comunicazioni con la Liguria e con l'Italia meridionale, ma ciò non sarà possibile se non penseremo anche alla stazione di Novara, nodo ferroviario obbligato per chi voglia celermente arrivare alla Liguria e al meridione. È stato detto che nella elettrificazione della Venezia-Milano-Torino si procede per intanto soltanto al tratto Venezia-Milano, lasciando fuori quello Milano-Torino, forse per non fare concorrenza al servizio privato autostradale. Anch'io, come già hanno detto i colleghi Secreto e Chiaramello, chiedo precisazioni, che l'onorevole ministro vorrà fornire non solo per me, ma anche per l'opinione pubblica piemontese.

Desidero inoltre portare qui la voce dei sindaci del Cusio riunitisi a convegno nei giorni scorsi in provincia di Novara, i quali hanno chiesto di non escludere dal beneficio dello stanziamento dei 200 milioni di franchi svizzeri la ferrovia Domodossola-Novara, via Omegna-Borgomanero.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Santo Semeraro e Scappini hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerato che la soluzione del problema dei trasporti è di una importanza fondamentale per la vita economica e sociale dell'Italia meridionale ed in specie per la rinascita della regione pugliese,

invita il Governo:

1°) a portare a termine l'elettrificazione della linea Milano-Lecce (con l'elettrificazione del tratto di linea Bari-Brindisi-Lecce) ed al completamento nei tratti ove manchi del doppio binario con i fondi di bilancio ed ove ne facessero difetto con i fondi della Cassa per il Mezzogiorno o con quelli del nuovo prestito;

2°) a presentare entro un certo periodo di tempo un piano di lavori di ammodernamento di impianti, di linee da elettrificare in cui siano comprese la Bari-Lecce e la Brindisi-Taranto-Battipaglia;

3°) a migliorare il materiale rotabile (e le vetture in servizio) nella regione pugliese ed in quelle meridionali ».

L'onorevole Santo Semeraro ha facoltà di svolgerlo.

SEMERARO SANTO. Parlo a nome dei colleghi della regione pugliese, che me ne hanno dato incarico, per attirare l'attenzione dell'onorevole ministro su alcuni problemi di carattere regionale che per la loro importanza assumono il carattere di problemi nazionali, e per denunciare altresì da questa tribuna, ancora una volta, il deplorabile stato di abbandono in cui si trovano le ferrovie dello Stato e quelle a concessione nelle province della Puglia e di tutta l'Italia meridionale.

Onorevole ministro, il problema dei problemi che assilla le popolazioni meridionali, e della Puglia in particolare, è quello della elettrificazione.

Alla vigilia delle elezioni politiche del 7 giugno 1953 il governo di allora, forse per fare presa sul corpo elettorale, che stava per esprimere il suo voto, riuscì a trovare i fondi necessari, che erano stati precedentemente stornati per altri lavori in altre zone in occasione delle festività dell'Anno santo, alla Cassa per il Mezzogiorno, che finanziò i lavori, ma solo per il tratto Pescara-Foggia-Bari. Ora, questo tratto di elettrificazione sta per essere terminato e sembra (così si dice nella nostra regione) che entrerà in funzione in occasione delle feste di Natale. Che attende allora, onorevole ministro, per finanziare ed iniziare i lavori della Bari-Brindisi-Lecce? Se mancano i fondi, si rivolga alla Cassa per il Mezzogiorno, come fece il suo predecessore. Non credo che ella abbia intenzione di attendere i risultati del prestito che è stato autorizzato a lanciare, né voglio credere che ella attenda la vigilia delle nuove elezioni per reperire i fondi necessari per l'elettrificazione del breve tronco

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

Bari-Brindisi-Lecce. Questi mezzucci a noi pugliesi ricordano i tempi del periodo di giolittiana memoria e sul nostro corpo elettorale non fanno più presa. Le nostre popolazioni, conscie del loro compito, esigono oggi da lei — onorevole ministro — non più affettuose parole o facili promesse, ma fatti concreti.

Quale felice congiuntura e quale grande sollievo ella porterebbe alla crisi economica che ha colpito le popolazioni dei nostri paesi e delle nostre contrade se potesse assicurarci, nel suo discorso, che inizierà subito i lavori di elettrificazione di questo tratto della linea Milano-Lecce!

Ella, che ha tanta esperienza e competenza, che conosce l'importanza economica che riveste per la regione pugliese e per l'intera nazione il potenziamento della linea adriatica, che conosce l'importanza che essa ha come strada di grande traffico internazionale che unisce l'Italia, attraverso la Svizzera, a Parigi ed a Londra, non può tergiversare o rimandare, ma deve accettando il mio ordine del giorno andare incontro alle assillanti aspirazioni delle tre province salentine (Brindisi, Lecce, Taranto).

Se ella dovesse, come il suo predecessore, fermarsi a Bari commetterebbe un grave errore perché l'Italia finisce a Santa Maria di Leuca ed a Gallipoli e non a Bari, mentre al di sotto di Bari vivono oltre 2 milioni e mezzo di cittadini italiani che non saprebbero né dimenticare né perdonare dopo tanti anni di inutile attesa.

La sua amministrazione è stata autorizzata a lanciare nel paese un prestito per la elettrificazione ed il rinnovamento del materiale rotabile. Ebbene, si accordi con la Cassa per il Mezzogiorno, anch'essa autorizzata a finanziare opere di elettrificazione, e stabilisca un piano di elettrificazione nazionale in base ai fondi che potrà avere a disposizione, in modo che si sappia che cosa vi è da attendersi da questo Governo o se invece si debbono perdere le ultime speranze!

Onorevole ministro, mi permetto di rivolgerle una domanda: a quando la costruzione del sottopassaggio alle stazioni di Lecce e di Brindisi centrale? Due voti sono stati espressi in quest'aula dalla maggioranza affinché nelle suddette stazioni fosse costruito il sottopassaggio. Forse i signori componenti la direzione generale attendono l'incidente grave e luttuoso con in mezzo il « macabeo » prima di riconoscerne l'opportunità e di mettersi al lavoro? Al riguardo attendo da lei nel suo discorso una risposta ben chiara, come è nelle sue abitudini.

Onorevole ministro, un altro motivo di malcontento delle popolazioni meridionali, ed in specie di quelle pugliesi, è dato dal materiale in circolazione. L'anno scorso ebbi occasione di intrattenermi brevemente sull'argomento ed il suo predecessore fece facili promesse che, *more solito*, non sono state mantenute, per cui la questione è stata portata sulla stampa locale. Leggo al riguardo un brano di un giornale democristiano, il *Corriere del giorno* di Taranto, scritto in seguito alla pubblicazione di una lettera di protesta firmata da moltissimi cittadini di diverse categorie sociali. Ecco quanto scrive il giornale:

« Se non fossimo nel meridione d'Italia, ove in genere i pubblici servizi — particolarmente quelli delle ferrovie dello Stato — sono in assoluta carenza rispetto a quelli dell'alta Italia, si stenterebbe a credere che per fare 68 chilometri si impieghino due ore e mezzo, qualcosa, dunque, da paragonarsi alla velocità del somarello di secolare memoria!

« Si è detto che le ferrovie, a guerra finita, erano pressoché nella totalità inefficienti, e si è proclamato, ad onore dei nostri tecnici, il miracolo che essi operarono e che fece epoca, nel mondo intero per l'immane fatica che compirono rimettendo in sesto le ferrovie. Tutto fu rifatto con ritmo di primato. Oltre 300 ponti distrutti e numerose gallerie crollate e centinaia di chilometri di binari divelti sorsero come per incanto in poco più di due anni. Il cupo marasma in cui fu gettata l'Italia sconfitta, aggravato dalla impossibilità di rapporti fra le popolazioni, con i primi treni che cominciarono a camminare divenne meno pesante, i prodotti cominciarono a scambiarsi, le barriere vennero infrante, e gli uomini di tutte le contrade, rivedendosi dopo la lunga pausa, non si sentirono più soli nella sventura che tutti aveva colpiti.

« Ma dove la guerra non portò danno diretto all'armamento e alle sedi del traffico, l'amministrazione, disimpegnata da lungo tempo dalle prime urgentissime riparazioni che avevano assorbito centinaia di miliardi, non solo non ha fatto nulla, ma non ha pensato nemmeno a fare quelle che si chiamano ordinarie manutenzioni, ond'è che tratti di linee importantissimi per traffico, per importanza economica, per importanza militare, per importanza di centri urbani di cui esse costituiscono le arterie naturali, sono rimaste nel più deplorabile abbandono: tanto che si son dovuti deplorare ben tre deragliamenti sulla ferrovia Brindisi-Lecce, lo scorso anno, perché l'amministrazione aprisse gli

occhi per la sostituzione con tutta urgenza degli impianti ormai logorati da 60 anni di traffico, senza aver mai pensato a rimuovere una traversina o un pezzo di rotaia rotta o sfrangiata.

« Dopo la rimessa in efficienza delle ferrovie all'indomani della guerra, moltissimo si è fatto nel campo ferroviario, comprese le stazioni sontuose rivestite di marmi pregiati, per le quali si sono prodigati fior di miliardi, e treni belvedere molleggiati come culle e lucenti di metalli cromati, e linee con armamento rinforzato, e curve rettificata onde i treni possano correre fino a 150 chilometri all'ora nella ubertosa pianura padana, ma nulla, meno di nulla si è fatto per queste derelitte ferrovie del meridione d'Italia, ond'è che la carenza è giunta ad uno stadio di grave pericolosità. La velocità di 30 chilometri, a detta dei competenti sulla Taranto-Brindisi, è un limite assolutamente insorpassabile perché binari, traversine e sottofondo non offrono garanzia alcuna: per poco che tali velocità dovessero eccedere tale limite un disastro di deragliamento peserebbe sulla coscienza del macchinista che non fosse ligio agli ordini.

« Siamo dunque a questo punto? Si è sfruttata la linea sino all'estremo limite della resistenza del materiale, sino a veder saltare, ora qua, ora là, i bulloni logori e consunti dal tempo, sino all'infradiciamento delle traversine ed al loro possibile spappolamento sotto l'azione dinamica dei treni che transitano, per aprire gli occhi alla realtà paurosa e correre a qualche riparo. Ma quale? La riparazione di un tratto da Villa Castelli a Francavilla: poco più di una decina di chilometri! E quando? A settembre, dicono, perché le calure estive rendono malagevole il lavoro. Per ora non si può fare di più, perché, sempre secondo le voci di qualche bene informato, il materiale in gran parte portato *in loco* deve essere stornato di urgenza perché occorre sulla Taranto-Bari, che in fatto di armamenti e binari» (aggiungiamo: di orari ridotti al ritmo di diligenze a cavalli) « può darsi la mano con la Taranto-Brindisi.

« Noi non siamo soltanto sorpresi di tutto questo; siamo addirittura allarmati per la leggerezza estrema con cui vengono considerati dagli organi competenti fatti così importanti che coinvolgono la sicurezza delle vite umane, la sicurezza di persone che ignorare di tutto affidano se stesse a pubblici esercizi che per definizione dovrebbero essere perfetti, o per lo meno efficienti e si-

curi a tal punto da non far stare le persone che viaggiano col cuore sospeso, se il caso possibilissimo di guasti ai freni accelera l'andatura dei treni oltre i 30 chilometri.

« Ci insorge spontanea ed irresistibile una domanda: quando la direzione generale delle ferrovie dava il suo autorevole consenso perché l'amministrazione ponesse in bilancio i milioni necessari a costruire i treni belvedere, non pensava che la Taranto-Brindisi, la Taranto-Bari, la Taranto-Napoli erano in condizioni pietose, e che quei milioni, almeno per il momento, andavano erogati, non per dotare la nostra rete di treni sontuosi filanti a velocità lampo, ma perché l'armamento delle nostre linee degradate dal tempo fosse rifatto in tempo utile, tale da consentire un traffico sicuro ed in limiti di tempo da non far perdere la pazienza ai santi? Oggi malgrado il pericolo che incombe si ricorre ai palliativi: 10 chilometri alla volta, se pure! E con questo non si risolve nulla; il pericolo rimane per gli altri 58 chilometri ed il problema rimane insoluto, negli stessi termini, come è stato impostato. O si faccia tutto e subito con moderni criteri tecnici o si sospenda il traffico, se non è sicuro, sostituendolo temporaneamente con servizi automobilistici. Il fatto di obbligare la gente che deve lavorare a perdere tempo in treno oltre ogni limite sopportabile è una faccenda che urta ogni buon senso.

« Alla protesta dei viaggiatori della Taranto-Brindisi eleviamo la nostra — e più forte — a nome di tutte le popolazioni del Mezzogiorno, del Salento e delle Puglie. Tutte popolazioni che si vedono misconosciute, sconsiderate e condannate quasi allo stato coloniale nel campo dei servizi ferroviari, come se esse non pagassero fior di tasse allo Stato, che in omaggio a sani principi di giustizia perequativa non può sottrarsi dal fornire servizi uguali a quelli che fornisce, con larghezza di mezzi, in altre contrade d'Italia. L'inefficienza dei servizi ferroviari è una palese forma di regresso che le nostre popolazioni non possono accettare perché le tiene, come se fosse loro colpa, mille cubiti al di sotto delle altre genti d'Italia; in nessuna parte, specie nel settentrione, sarebbe tollerato il fatto di pretendere il pagamento di un biglietto di seconda per poi far viaggiare il pubblico su terze surclassate, e molte volte su vetture sconquassate a velocità di vecchi ciuchi sfiancati.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

« Le ferrovie quaggiù hanno così perduto la loro peculiare funzione, rapidità di traffico, economia della spesa, sicurezza assoluta del servizio. Quelli che possono disertano queste assurde prestazioni, che pomposamente si chiamano servizi e non servono invece a nessuno perché inefficienti e mal sicure, ma quelli che possono — e sono i più — sono condannati, e chissà per quanti anni ancora, a subire i difetti di una organizzazione alla cui efficienza, in fin dei conti, essi stessi contribuiscono perché ne sono i maggiori utenti.

« In nome di questo pubblico, lavoratori, professionisti, impiegati, noi ci battiamo e chiediamo a viva voce che la direzione generale delle ferrovie si renda conto un po' più da vicino come sono combinate le ferrovie quaggiù, e che i tanti miliardi che vengono erogati per le aree depresse vengano, innanzi tutto e soprattutto, incanalati per salvare dalla rovina un patrimonio inestimabile, che per aperta e chiara confessione dell'amministrazione stessa, la quale ha creduto limitare la velocità a limiti prudenzialissimi, è da considerarsi pressoché perduto ».

A questa denuncia, a questo grido di indignazione e di allarme noi ci associamo e lo portiamo più in alto da questa tribuna, con la speranza che esso possa richiamare l'attenzione di coloro che si fingono sordi per non sentire ed orbi per non vedere, e che esso venga accolto da lei, onorevole ministro. Perché, se così non fosse, dato che le popolazioni meridionali e quelle pugliesi in special modo non intendono essere trattate come delle popolazioni coloniali, in quanto sono consapevoli del loro buon diritto di popolo civile e dei loro problemi, ammaestrati dal passato tutti uniti lotteremo per portare alla battaglia per il rinnovamento e per la rinascita nuove forze e nuove energie, per realizzare quanto nel passato a queste popolazioni è stato negato: un avvenire di progresso sociale (*Applausi a sinistra*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno Chiarini, Gitti, Montini, Roselli e Pedini:

« La Camera,

di fronte alla particolare situazione di pericolo, sempre più aggravato, sulla strada nazionale Padana superiore n. 11, specialmente nel tratto comunemente ormai denominato « strada della morte », dove giornalmente transitano oltre 16 mila veicoli provocando frequenti incidenti mortali,

invita il Governo:

a) ad intervenire urgentemente perché si proceda alla sistemazione oltre i para-carri, sulla ex sede tramviaria, di una pista riservata ai pedoni, ciclisti e motociclisti, assai numerosi soprattutto per il fatto che si recano in città per il lavoro;

b) a far disporre sollecitamente dall'« Anas » uno studio per la definitiva soluzione di copertura del Naviglio grande, perché la costruzione della progettata autostrada Brescia-Padova non risolverà il problema dell'afflusso di transito, obbligato nel tratto citato, per le comunicazioni dirette tra Brescia e la Valtenesi, la Valle Sabbia, la zona del Garda ed il Trentino e Alto Adige;

c) ad imporre — in attesa della realizzazione dei sopracitati provvedimenti — che venga almeno stabilito il senso unico e limitata la velocità per evitare tanti lutti e danni per le famiglie colpite ».

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

CHIARINI. Ho presentato con i colleghi bresciani della mia parte un ordine del giorno, in merito alla ben nota situazione, sempre più urgente e pressante, della strada statale nazionale Brescia-Verona, e precisamente del tratto di essa compreso tra Santa Eufemia della fonte (frazione della città) e Virle Treponti (frazione del comune di Rezzato), denominato comunemente con l'appellativo poco consolante di « strada della morte ».

Sono sei chilometri circa di strada che costituiscono l'incubo di tutti coloro che devono transitarvi — con mezzi motorizzati ed anche in bicicletta o a piedi — nonché delle loro famiglie, le quali vivono nell'ansia di essere funestate, da un momento all'altro, dalla notizia della perdita dei loro cari.

Per comprendere ciò, bisognerebbe vivere da quelle parti, come vivo io, e conoscere quella strada tratto per tratto, non solo per quanto riguarda i luoghi, ma anche per quanto si riferisce alle disgrazie che si sono lì verificate e che hanno segnato con il sangue la perdita di tante persone.

Sono della settimana scorsa due investimenti mortali, avvenuti nella stessa giornata, in cui hanno perduto la vita un operaio di 36 anni ed un grande invalido privo degli arti inferiori, i quali con la motocicletta il primo e con la sua carrozzella l'altro, ritornavano a casa.

Ebbene, onorevole ministro, sono anni che queste disgrazie continuano a ripetersi con un crescendo spaventoso. Le basti sa-

pere che nel comune dove abito, centro che non arriva ai 5 mila abitanti, in pochi anni si sono avute una ventina di vittime mortali, per la gran parte nel famoso tratto citato.

Dalla stampa locale ho potuto rilevare che per quel tratto di strada, così accidentato, passano ben 16 mila veicoli al giorno e che dall'inizio dell'anno ad oggi in quei 6 chilometri circa ben 165 incidenti si sono verificati, dei quali una ventina mortali, 120 con feriti e 30 con soli danni materiali.

Quelle popolazioni, infatti, non sanno spiegarci come, di fronte a tante vittime umane e a tanti danni, di fronte ad infiniti richiami da parte nostra e di tutte le autorità, non si sia ancora fatto nulla. L'anno scorso si era avuto un barlume di speranza quando si era visto togliere il servizio tranviario al lato destro della strada da parte della società concessionaria, che lo ha sostituito con un servizio automobilistico. Tutti credettero allora che, almeno, quella ex sede tranviaria sarebbe stata restituita alla strada cui originariamente apparteneva. Con grande meraviglia, invece, disappunto e proteste da parte di tutti, si son visti porre dei paracarri di pietra alti oltre un metro proprio sul limite della strada, lasciando a zona incolta lo spazio di quella ex sede tranviaria.

Il pericolo si è così accentuato ancora, in quanto prima i ciclisti e i motociclisti potevano percorrere liberamente il margine della strada adiacente alle rotaie e, in caso di avvistato pericolo, salvarsi gettandosi nella sede tranviaria.

Onorevole ministro e onorevole sottosegretario Ariosto, domandiamo a loro, sempre così solleciti e benevoli, un fattivo interesse perché almeno questa ex sede tranviaria venga restituita alla strada e perché si facciano autorevoli portavoce nella difesa dei diritti delle genti che transitano e dei trasportatori affinché l'«Anas» e il Ministero dei lavori pubblici, si muovano e provvedano alla sistemazione di questa strada, come anche alla copertura del Naviglio grande, dove molti finiscono miseramente annegati, al lato opposto della sede tranviaria.

Mi rivolgo, altresì al Ministero dell'interno perché si voglia disporre per una limitazione della velocità in quel tratto e si obblighi al senso unico. Se a ciò sarà provveduto, a lei, onorevole ministro, ed all'onorevole sottosegretario, se saranno buoni avvocati e sollecitatori, andranno le benedizioni di tutte le popolazioni che vedono in questa strada il loro massimo pericolo.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Villani, Graziadei e Amendola Pietro hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerato che gli incidenti continuano a verificarsi a catena sulla ferrovia in concessione Benevento-Cancello a causa della deficiente attrezzatura della linea e del materiale rotabile;

considerato inoltre che la società concessionaria risulta denunziata alla magistratura per gravi irregolarità,

invita il Governo:

1°) a sollecitare alla competente commissione interministeriale la discussione e l'approvazione del piano di ammodernamento che consente la possibilità di eliminare i gravi inconvenienti denunziati e le cause degli incidenti che pongono in continuo pericolo la vita stessa del personale e dei viaggiatori;

2°) ad esaminare la possibilità di denunciare la convenzione di concessione, sulla base degli addebiti mossi alla società concessionaria, e provvedere alla statizzazione della ferrovia, di cui si riconosce la grande utilità per gli abitanti e per l'economia della zona che essa serve ».

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

VILLANI. Le ragioni che ci hanno indotto a presentare anche quest'anno un ordine del giorno per l'ammodernamento e la statizzazione della ferrovia sovvenzionata Benevento-Cancello sono essenzialmente tre: primo, il perdurare del disservizio e dei conseguenti quasi ininterrotti incidenti; secondo, il modo quasi palese con cui la società concessionaria altera i dati del bilancio per ottenere dallo Stato decine di milioni a titolo d'integrazione; terzo, per portare alla Camera la voce delle popolazioni e delle locali amministrazioni comunali e provinciali che, denunziando i predetti abusi, chiedono la statizzazione della ferrovia.

Per quanto riguarda l'ammodernamento, pare che la competente commissione, contemporaneamente alla presentazione dell'ordine del giorno, abbia approvato la richiesta della società. Ciò è indubbiamente un fatto positivo di cui prendiamo atto con soddisfazione, essendo consapevoli che l'ammodernamento degli impianti migliorerà il servizio di una ferrovia importante, non solo perché attraversa una zona agricola delle più avanzate, a colture intensive, ma anche perché consentirà il collegamento di Benevento con

Napoli in meno di un'ora, essendo questo tratto ferroviario 30 chilometri più breve, su 100, rispetto alla ferrovia dello Stato via Caserta.

La decisione della commissione, però, non cancella quanto da tutti i settori dell'opinione pubblica e da tutte le parti politiche è stato denunciato ripetutamente in merito agli abusi del concessionario Perrotta. Rimane infatti aperto l'altro aspetto della questione, la necessità cioè di statizzare la ferrovia; diversamente l'ammodernamento si risolverebbe in un premio ed in un incoraggiamento a chi, per anni, ha lasciato la ferrovia nel più completo abbandono, ha ricevuto dallo Stato centinaia di milioni ad integrazione di bilanci compilati in famiglia, perché, infatti, come si può accertare, il consiglio di amministrazione è quasi completamente composto di familiari dello stesso concessionario.

Ammodernare la ferrovia e lasciarla ancora nelle mani di Perrotta significherebbe per lo Stato spendere ancora centinaia di milioni per consentire al concessionario Perrotta maggiori possibilità di guadagni leciti ed illeciti.

I fatti che denuncerò alla Camera (e metterò i documenti a sua disposizione, onorevole ministro) sono anche a conoscenza di tutti i deputati della circoscrizione, di tutte le autorità preposte al controllo della ferrovia ed anche di lei, onorevole ministro. Alcuni di questi fatti sono contenuti in una lettera inviata, in data 2 settembre, alle predette autorità. Non risulta però che, fino ad ora, alcuna di esse abbia mostrato interesse per i fatti e gli abusi denunciati, nonostante la loro enorme gravità.

Stralciamo alcuni passi della citata lettera: « Le vetture sono insufficienti ed i viaggiatori sono costretti a viaggiare, specie con alcuni treni, letteralmente addossati gli uni agli altri. Le automotrici, ripetute volte lungo il percorso, vengono staccate ed i viaggiatori costretti a scendere e salire da una vettura all'altra. Alcuni passaggi a livello, sulla nazionale Appia, sono senza telefono per cui capita frequentemente che, non essendo comunicati in tempo i ritardi dei treni, il traffico su di una arteria tanto importante si blocca ed interminabili code di automezzi sono costrette a lunghe attese ».

Poiché il concessionario della ferrovia è anche commerciante in legno, si verifica l'allegro fatto che il signor Perrotta, concessionario della Benevento-Cancello, acquistata dal signor Perrotta, commerciante in legno, le traverse per la ferrovia; con quanta

possibilità di controllo è facile immaginare.

Il materiale rotabile è deteriorato a tal punto che, nel giro di 28 giorni, gli assi di due automotrici si sono spezzati. Gli incidenti non sono casi isolati, purtroppo. Ecco infatti il quadro degli incidenti dal 1952 ad oggi: 1952: deragliamenti a Santa Maria a Vico, Cervinara, Benevento Appia, ecc.; 1953: un pauroso deragliamento del treno 731 nella stazione di San Felice, il 3 marzo, per la rottura dell'asse di una automotrice, per cui la linea restò ingombra per alcune ore. A distanza di pochi giorni, il treno 738, automotrice 703, deragliava nella stazione di Benevento centrale; 1954: il 12 luglio, un altro deragliamento, per la rottura di un asse dell'automotrice, in località Tre Ponti, presso Tufara. E così via. Complessivamente, ben sette deragliamenti dovuti a rottura di assi, fino a tutto il 1954.

Nel 1955 si sono verificati ancora deragliamenti per rottura di assi: il 15 luglio, a Santa Maria a Vico (treno 739, automotrice 404); il 12 agosto, al chilometro 15 (treno 744, automotrice 401); il 14 settembre, a Napoli centrale, deragliamento dell'automotrice 405, per difetto allo scartamento delle ruote; il 7 ottobre, deragliamento di un carro merci, per difetto del binario ad Arpaia. E l'anno non ancora è finito.

Stralciamo ancora dal memoriale consegnatoci dalle maestranze: « Le automotrici in servizio presentano deficienze ai cerchioni e alle ruote; cerchioni che sono ridotti al minimo e spesso sono anche saldati perché allentati; i telai delle vetture sono lesionati in alcuni punti vitali; le sospensioni delle vetture sono deficientissime e i viaggiatori subiscono infinite scosse. Se, camminando a piedi, si verifica la linea, si può constatare che molte caviglie di fermo delle rotaie alle traverse sono eccessivamente allentate, anche per la mancanza di massicciata di pietra; lo stesso dicasi per le chiavarde ed i bulloni delle ganasce di giuntura delle rotaie ».

Questo per quanto riguarda il disservizio dal punto di vista tecnico. Ma le cose diventano più scandalose quando si passa all'esame degli abusi amministrativi. Che i bilanci siano stati sempre gonfiati e manipolati è quasi lo stesso concessionario Perrotta a confessarlo. Se infatti si dà uno sguardo ai bilanci dal 1949 al 1953, si nota che, mentre per gli anni 1949, 1950, 1951 e 1952 i bilanci si sono chiusi con un passivo variante dai 30 ai 40 milioni, quello del 1953 si è chiuso in pareggio. Il 1953, strana coincidenza, è l'an-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

no in cui gli abusi del Perrotta sono stati da me denunciati in Parlamento con la domanda di un'inchiesta da parte del Ministero!

Ma, oltre a questa implicita ammissione, vi sono le prove dettagliate dei falsi del Perrotta, contenute in un esposto del signor Petringa Aristide fu Gerardo, domiciliato in Napoli, via Bari n. 55, già dirigente il movimento della Benevento-Cancello, inviato il 15 maggio ai ministri del lavoro, dei trasporti e delle finanze e tesoro, e successivamente, il 25 settembre, al Presidente della Repubblica e al Presidente del Consiglio; nonché in una regolare denuncia presentata dallo stesso Petringa al tribunale di Benevento.

Leggo alcuni punti fra i più salienti e impressionanti dell'esposto del signor Petringa.

« All'atto della mia assunzione e nomina, la società fissò per un periodo di prova di tre mesi una retribuzione mensile di lire 25 mila, rimasta poi inalterata per tutta la durata del rapporto; ed anche quando la medesima, dall'aprile del 1954, prese a compilare il mandato di pagamento (modello 229) per lire 80 mila ed accessori, oltre gli assegni, la differenza tra detta somma e le lire 25 mila effettivamente versate all'esponente era stornata con regolari mandati (ordini d'incasso) a favore degli amministratori, unitamente alle differenze non versate, al direttore dell'esercizio, ingegner Guido Molea, all'ispettore Pisaniello Gioacchino (nipote del presidente proprietario Perrotta Umberto), al capo della contabilità, ragionier Mirabella Pasquale (cognato dello stesso Perrotta), al signor Cerrichio Giuseppe, residente a Roma (anche lui cognato del presidente). Al sottoscritto risultano emessi i seguenti mandati:

30 aprile 1954 mandato n. 49 per importo di lire 396.287; 31 maggio mandato n. 40 per lire 389.287; 30 giugno mandato n. 30 per lire 632.071; 31 luglio mandato n. 40 per lire 589.896; 31 agosto mandato n. 33 per lire 648.044; 30 settembre mandato n. 37 per lire 639.208; 31 ottobre mandato n. 37 per lire 655.654; 30 novembre mandato n. 45 per lire 644.482.

Mancano gli estremi della tredicesima mensilità pagata il 20 dicembre 1954. Si tratta di un totale di alcuni milioni, stornati e trasferiti agli amministratori ».

Le gravi irregolarità, denunciate dal Petringa, sono tanto più vere in quanto il Perrotta, denunciato all'Ispettorato del lavoro e alla previdenza sociale, è stato costretto in seguito ad applicare sul libretto assicurativo del Petringa (libretto n. 116090) delle marche per uno stipendio di lire 80 mila.

Il Petringa fa un elenco ancora più impressionante dei carri vecchi che il Perrotta si è fatto pagare per nuovi dallo Stato. Mi limiterò a citare solo alcuni esempi, mentre, onorevole ministro metto a sua disposizione l'elenco completo. La tecnica del Perrotta consisteva nel verniciare i carri vecchi, cambiarli di numero e di matricola e presentarli come nuovi: così, il carro G. 28 diventava G.14, il carro G.2 diventava G.12, il carro G.23 diventava G.13, il carro G. 26 diventava G.16 e così via.

Il Petringa, nella denuncia dei falsi del concessionario, così prosegue: « Alla ditta Grasso Giovanni, da Tufana, da anni e fino all'ottobre 1954, figura corrisposto un assegno mensile di circa 1 milione di lire per manutenzione di linea. Poiché detta manutenzione è stata sempre effettuata esclusivamente dal personale avventizio alla dipendenza della società, quale lavoro ha effettuato la ditta Grasso? Ha avuto mai alle sue dipendenze operai del genere? Quale attività esercita? Alla ditta Frigerio da Santa Maria a Vico, fino all'ottobre 1954 figura corrisposto un assegno mensile di circa lire 500 mila per manutenzione materiale rotabile. È bene chiarire che la manutenzione di detto materiale è stata sempre effettuata esclusivamente dagli operai dell'officina aziendale agli ordini del capo-tecnico Tosati. Questa è la passività dell'azienda ».

Si legge ancora nel memoriale inviati dalle maestranze: « In bilancio figurano diversi stipendi a compiacenti persone di famiglia che, in effetti, non esplicano alcuna attività ferroviaria, così come si concedono somme fisse di straordinario ad agenti che, in effetti, non fanno neanche il lavoro ordinario; un nipote del concessionario, a nome Perrotta Domenico, percepisce lo stipendio di « archivistica »; un fratello figura come sorvegliante fiduciario; un cognato, a nome Caricchio Giuseppe, percepisce altre prebende in Roma. I locali della direzione di Benevento figurano per un fitto di lire 50 mila mensili mentre sulla piazza non esistono tali prezzi, i quali sono esagerati anche in-rapporto ai vani occupati che, guarda combinazione, sono di proprietà di familiari del Perrotta ».

A tutti questi abusi, che si risolvono in un danno per lo Stato, bisogna aggiungere il grande numero di tessere di libera circolazione dal Perrotta rilasciate a persone che, per le cariche che ricoprono, possono aiutarlo a nascondere le sue malefatte. Fra queste mi limiterò a citare soltanto il prefetto ed il questore di Benevento e, guarda che galanteria,

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

Ja figlia del procuratore delle imposte dirette ! I permanenti citati portano rispettivamente i numeri 9, 30, 19.

Di fronte a tanta generosità e a milioni elargiti a destra e a manca, al libero uso del mezzo di trasporto a persone preposte al controllo dell'azienda di questo concessionario, ad un tratto il gesto generoso si tronca, i cordoni della borsa, del resto non propria, perché alimentata con i soldi dello Stato, si stringono come nodo scorsoio e la più gretta esosità viene instaurata quando si tratta di riconoscere i diritti più elementari del personale, che con mille difficoltà e sacrifici ha assicurato finora il servizio.

Malgrado tutti questi fatti, l'inchiesta disposta dall'allora ministro Mattarella trovò, o meglio « accertò », che le cose andavano nel migliore dei modi. Chi sa che l'inchiesta si concluse con un lauto pranzo degli « inquirenti », non si meraviglia certo di siffatto esito. Ma la cosa diviene ancora più seria se si pensa che le amicizie del Perrotta risiedono molto più in alto. Non voglio gettare dubbi sui funzionari del suo dicastero, onorevole ministro; ma debbo rilevare che i rapporti tra il concessionario Perrotta ed il direttore generale del personale delle ferrovie dello Stato, dottor Di Raimondo, sono più che familiari: il Perrotta dà del « tu » al signor Di Raimondo, e questi, a quanto si dice, trascorre addirittura periodi di vacanza a Montecatini, ospite del Perrotta.

Non vi è chi non metta in relazione questa amicizia del Perrotta con gli abusi che il medesimo può impunemente consumare ai danni dello Stato e dei cittadini.

Questa è la situazione della Benevento-Cancello: a questa situazione tutte le popolazioni interessate hanno unanimemente reagito chiedendo la statizzazione della ferrovia. Oltre alle numerose richieste dei viaggiatori, espresse attraverso la stampa e di cui si è fatto portavoce anche il senatore democristiano Antonio Lepore, oltre ai voti di organizzazioni sindacali e politiche, numerosi consigli comunali si sono espressi per la statizzazione, ivi compreso il consiglio provinciale di Avellino — a maggioranza democristiana — con una deliberazione unanime del 22 febbraio 1954: il problema è all'ordine del giorno anche del consiglio provinciale di Benevento che certamente si esprimerà per la statizzazione.

Per i beneventani la cosa che meraviglia è che i soli a fingere di non accorgersi della scandalosa situazione della Benevento-Cancello, pur avendo ricevuto la lettera di de-

nunzia delle maestranze, siano il ministro De Caro, il sottosegretario Vetrone, pur così solleciti a promettere giustizia e difesa degli interessi dello Stato, ma solo a parole.

In questa circostanza i cittadini di Benevento città e provincia, cosa debbono pensare? Che De Caro e Vetrone approvano le malefatte del Perrotta? Questo giudizio è legittimo in quanto, essendo essi membri del Governo, potevano e dovevano intervenire per far luce su una situazione così incancrenita e spingere il ministro interessato a risolverla.

Noi deputati dei partiti popolari, legati sempre agli interessi e alle aspirazioni dei cittadini, abbiamo sentito il dovere di portare all'esame della Camera e del Governo una situazione grave e scandalosa che dura da troppo tempo, e questo con il proposito di continuare l'azione insieme con le popolazioni interessate, fino a quando la ferrovia non passerà nelle mani dello Stato, nell'interesse di tutti i cittadini.

Concludendo, da quanto esposto è chiaro che vi sono abbondanti elementi sui quali basarsi per denunciare la convenzione e per assumere la ferrovia in gestione diretta, con grande sollievo delle popolazioni e dell'economia di ben tre province interessate, in modo che l'ammodernamento sia eseguito dallo Stato nel modo migliore e nel tempo più breve.

Mi auguro che la Camera decida nel senso indicato nell'ordine del giorno, visto che da tutti i settori è stata chiesta la statizzazione di tutte le altre ferrovie sovvenzionate esistenti in Italia. (*Applausi a sinistra*).

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

« La Camera,

riconoscendo la grande importanza della linea ferroviaria del Brennero e la conseguente necessità di attrezzare adeguatamente la stazione di Fortezza;

dando atto all'amministrazione delle ferrovie dell'avvenuto potenziamento del piazzale e del fascio binari,

invita il Governo

a voler predisporre un progetto organico per un nuovo fabbricato viaggiatori della stazione di Fortezza, progetto da realizzare per gradi in relazione alle possibilità finanziarie della amministrazione, rinunciando a compiere lavori di miglioramento o di ampliamento nell'attuale vetusto ed inadeguato edificio ».

Ha facoltà di svolgerlo.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

VERONESI. Desidero precisare che il mio ordine del giorno non è una delle tante richieste di spesa di relativo interesse, deplorata anche nella relazione.

Richiamo l'attenzione del ministro sulla linea del Brennero e sulla stazione di Fortezza, che è di grandissimo interesse per i nostri traffici con l'Austria e la Germania, in quanto attraverso il Brennero e Chiasso passa il 90 per cento della nostra esportazione ortofrutticola.

Facendomi eco ai voti del comitato per i traffici del Brennero, che raccoglie l'adesione della regione Trentino-Alto Adige, delle camere di commercio del Trentino e del Veneto, del porto di Venezia e delle amministrazioni statali interessate, desideravo richiamare l'attenzione sulla necessità di ben usare il denaro che l'amministrazione ha già deciso di spendere per sistemare l'edificio viaggiatori. È stato accolto il voto fatto dal comitato alcuni anni addietro riguardante il potenziamento del piazzale e del fascio binari, che era il problema più urgente per il traffico delle merci. Si tratterebbe ora di porre mano all'edificio viaggiatori, che è ancora il vecchio edificio costruito dall'Austria, con il basamento in muratura e il resto della costruzione in legno vetusto.

Siccome pare che l'amministrazione abbia intenzione di spendere circa 40 milioni per riattare il vecchio edificio, io raccomanderei all'amministrazione di accogliere invece il voto del comitato affinché non si facciano adattamenti al vecchio edificio ma si metta mano — adoperando quel poco che c'è — all'edificio nuovo da costruire in modo da soddisfare le esigenze dell'amministrazione ferroviaria e delle altre amministrazioni interessate.

Quindi, non si tratta di una spesa nuova, ma di un diverso uso della spesa già decisa. Non vi è urgenza: ciò che ha servito questo anno potrà servire anche l'anno venturo. Ma, quando si dovrà spendere quella somma, la si spenda nel modo più razionale, usufruendo anche della collaborazione del comitato dei traffici del Brennero.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno Minasi e Concas:

« La Camera,

rilevato che al personale di macchina in pianta presso lo scalo marittimo-ferroviario di Villa San Giovanni ed addetto alla manovra viene corrisposto a titolo di competenza accessoria l'« assegno per ora » di lavoro, spettante al personale di manovra, ridotto di un terzo;

poiché un simile trattamento non rimane giustificato da motivo alcuno, anzi la manovra di carico di vagoni ferroviari per viaggiatori o per merci sulla nave-traghetto, come quella di scarico, comporta una maggiore attenzione, più impegno ed accortezza della manovra comune,

invita il Governo

a corrispondere al personale di macchina in pianta allo scalo marittimo-ferroviario di Villa San Giovanni l'intero « assegno per ora », spettante al predetto personale addetto alla manovra e cioè lire 63,90 al macchinista e lire 42,60 all'aiuto macchinista ».

L'onorevole Minasi ha facoltà di svolgerlo.

MINASI. Mi intratterrò brevissimamente sulla questione che con il mio ordine del giorno sottopongo alla considerazione della Camera. È certamente una questione di interesse alquanto ristretto: riguarda il personale di macchina dello scalo ferroviario-marittimo di Villa San Giovanni e di quello di Messina; ma, se ristretto è il numero degli interessati, la questione penso meriti egualmente una particolare considerazione, poiché verte su un principio di equità.

A quel personale di macchina viene corrisposto un assegno, per ogni ora di lavoro, pari a due terzi dell'assegno spettante al personale di macchina addetto alla manovra negli scali ferroviari.

Io penso che non vi sia alcun motivo che possa giustificare questo particolare trattamento; anzi, riterrei che vi sia quanto basta per poterlo giudicare inopportuno e non equo, in quanto proprio in quegli scali il personale di macchina deve eseguire le manovre che portano i vagoni sulle navi-traghetto. Orbene, questa attività di manovra richiede una particolare attenzione e una particolare capacità.

Per questi motivi penso che l'onorevole ministro vorrà prendere in considerazione tale questione e risolverla con senso di equità.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno Schirò e Graziadei:

« La Camera,

considerato che il provvedimento con cui si riduce la pulizia delle vetture ferroviarie da totale a parziale, provoca il licenziamento di rilevante numero di lavoratori ed il pericolo di inconvenienti di natura igienica,

invita

il ministro dei trasporti a revocare il provvedimento stesso ».

L'onorevole Schirò ha facoltà di svolgerlo.

SCHIRÒ. L'ordine del giorno è originato da un recente provvedimento dell'amministrazione ferroviaria che riduce, in taluni compartimenti, la pulizia dei vagoni ferroviari da totale a parziale. Tale provvedimento è stato adottato, secondo noi, senza prevedere le gravi conseguenze che avrebbe causato, che sono di duplice ordine: una di carattere sociale e l'altra di carattere igienico.

La riduzione della pulizia delle vetture ferroviarie da totale a parziale provoca infatti, nel settore dei servizi ausiliari, una riduzione di quasi la metà della mano d'opera. Ciò significa il licenziamento di quasi il 50 per cento degli operai addetti a questo servizio.

Per avere la cifra precisa, citerò un dato. Presso la stazione centrale di Messina la cooperativa concessionaria del servizio di pulizia delle vetture è costretta ad apportare una diminuzione di 15 operai, sui complessivi 34 operai prima impiegati. In atto, quindi, sono centinaia di padri di famiglia che sono stati messi sul lastrico; e, tra pochi giorni, saranno migliaia, con l'estendersi dell'applicazione dell'iniquo e ingiusto provvedimento.

Di recente, onorevole Angelini, parlando su un altro bilancio, e sempre a proposito di licenziamenti di lavoratori, ebbi a sostenere lo stesso concetto di iniquità e di ingiustizia, facendo riferimento alla Costituzione. Da parte del ministro Taviani mi fu risposto che in proposito parlare di Costituzione significava usare una parola grossa. Io penso invece che l'articolo 4 della nostra Costituzione sia molto chiaro, e il problema consista solo nel fatto che bisogna assimilare il concetto che oggi nel nostro paese non si può assolutamente provocare lo stato di disoccupazione anche di un solo lavoratore senza commettere nello stesso tempo un atto ingiusto, cioè un atto di violazione della legge fondamentale dello Stato. Con questo voglio dire che deve essere chiaro a tutti, e in special modo ai ministri, che nessun provvedimento di licenziamento di lavoratori può essere adottato, se preventivamente non si siano prese concrete misure per il riassorbimento della mano d'opera rimasta disoccupata.

Il 27 novembre 1953 è stata presentata a questa Camera una proposta di legge che reca la firma di due illustri colleghi democristiani, proposta che si ispira proprio a questi

concetti e che riguarda le imprese private. Questa proposta è intitolata: « Dichiarazione di pubblica utilità e norme per la espropriazione degli stabilimenti inattivi ». La disoccupazione, quindi, non deve essere provocata in nessun caso e da nessuno, sia direttamente che indirettamente, né dai privati né, a maggior ragione, dalle pubbliche amministrazioni.

A proposito di questa proposta di legge, si dice che uno dei due presentatori, il più autorevole, sia stato fatto ministro a condizione di non insistere più sulla sua iniziativa...

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Ho già risposto.

SCHIRO'. Se ciò fosse vero, starebbe ad indicare certi orientamenti.

Onorevole ministro, negli ambienti dell'amministrazione ferroviaria, sia periferici che centrali, si vuole giustificare il provvedimento relativo alla riduzione della pulizia delle vetture ferroviarie con il fatto che bisogna fare economia per pareggiare il *deficit* di bilancio. Io non so se tale giustificazione sia quella ufficiale: ce lo dirà nella sua risposta; ma, se così fosse, vorrei domandarle: le sembra giusto, corretto che al risanamento del bilancio deficitario della sua amministrazione debbano contribuire con i loro salari i lavoratori? Il *deficit* deve essere risanato con altri mezzi, e non con il pane dei lavoratori. Circa questi mezzi, proprio il mio compagno, onorevole Graziadei, nel suo discorso, ci ha fornito già idonei orientamenti e suggerito delle precise e concrete indicazioni.

A differenza della volta precedente, io so di parlare, oggi, ad un ministro di idee aperte alla socialità e sensibile oltremodo ai problemi del lavoro. Sono sicuro, quindi, che vorrà subito intervenire a ripristinare la situazione che esisteva prima, al fine di dare la tranquillità a migliaia di famiglie di lavoratori. L'intervento è necessario ed urgente anche per sanare l'altro aspetto del problema. Il provvedimento della riduzione della pulizia delle vetture ferroviarie, infatti, provoca anche degli inconvenienti di carattere igienico. Non starò qui a fare una disquisizione tecnica sui principi che devono essere osservati per garantire l'igiene delle vetture ferroviarie a salvaguardia della salute dei viaggiatori e dell'integrità delle cose che si trasportano. Dico solo che le norme regolamentari vigenti rispondono ai criteri dettati dalla scienza dell'igiene e non a criteri di sperpero; se così non fosse sarebbe un assurdo. Come si fa quindi a far diventare normale ciò che è previsto solo eccezionalmente? Cioè come si fa a far diventare nor-

male la pulizia parziale che è prevista solo in casi particolarissimi e per periodi limitati di tempo? Io sono certo, onorevole ministro, che ella non vorrà assumersi la responsabilità di mantenere in vita un provvedimento che potrebbe tornare pregiudizievole alla salute di migliaia di cittadini, costretti a viaggiare su vetture sporche e antigieniche: di tale situazione si può avere un'idea esatta salendo sulle vetture che partono dalle stazioni dove il provvedimento è già in atto.

Per gli esposti motivi di carattere sociale e di carattere igienico sono certo, onorevole ministro, che ella vorrà essere tanto sensibile da accettare il mio invito contenuto nell'ordine del giorno revocando subito l'iniquo, ingiusto e pregiudizievole provvedimento preso dalla sua amministrazione. (*Applausi a sinistra*).

PRESIDENTE. Gli onorevoli Walter e Graziadei hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera

impegna il ministro dei trasporti a richiamare l'amministrazione delle ferrovie dello Stato ad una politica di incremento della costruzione di alloggi per ferrovieri, attraverso:

1°) la sollecita realizzazione del programma di alloggi I. N. A.-Casa e la costruzione di nuove case economiche e patrimoniali adeguate alle crescenti esigenze;

2°) l'accoglimento della aspirazione dei ferrovieri di poter riscattare gli alloggi ad eque condizioni;

3°) l'aumento dei fondi per adeguarli al crescente sviluppo della cooperazione ferroviaria e la più equa distribuzione delle sovvenzioni alle cooperative edilizie, da ottenersi con l'immissione di rappresentanti del personale nella apposita commissione ».

GRAZIADEI. Chiedo di svolgerlo io.

PRESIDENTE. Ella ha già parlato in sede di discussione generale, e non può interloquire anche in questa sede.

GRAZIADEI. Ma non ho svolto questo ordine del giorno: non ho parlato su quanto è oggetto dell'ordine del giorno di cui sono cofirmatario con l'onorevole Walter. Volevo solo porre alcune precise domande al ministro. Comunque, mi rimetto alla sua decisione, signor Presidente.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Risponderò, stia tranquillo. È come se l'avesse svolto.

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

« La Camera,

rilevato che i portabagagli in servizio presso le stazioni ferroviarie sono costretti a pagare all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato un canone annuo ragguagliato ai presunti introiti realizzati mediante il trasporto dei bagagli a mano per conto e dietro pagamento dei viaggiatori;

considerata la palese assurdità della suddetta disposizione,

invita il Governo

a disporre la soppressione del canone in questione e a modificare in conseguenza il « capitolato per il servizio di facchinaggio dei bagagli ».

Ha facoltà di svolgerlo.

BRODOLINI. Penso che riuscirò a guadagnare maggiori consensi al mio ordine del giorno, rinunciando al suo svolgimento. Mi limito a sottolineare che la richiesta da me formulata, oltre che giusta, è estremamente modesta. Per questa ragione m'auguro che il Governo non mancherà di cogliere l'occasione per fornire una prova della sua buona disposizione nei confronti d'una benemerita categoria di lavoratori.

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

« La Camera,

riconosciuto come un insulto alla civiltà oltre che alle popolazioni l'attuale impalcatura delle tramvie di Napoli;

accogliendo il voto unanime espresso dai sindaci, rappresentanti la popolazione di più di duecentomila abitanti, contro il funzionamento di dette tramvie,

impegna il Governo

nell'interesse delle popolazioni, a revocare tale concessione, scaduta già nel 1942, e più volte rinnovata ».

Ha facoltà di svolgerlo.

D'AMBROSIO. La pietà per il « natio loco », la difesa del decoro di popolazioni di cui siamo i rappresentanti, le proteste reiterate dei viaggiatori, i continui tentativi dei sindaci che tentano liberarsi dalla camorra di una società a struttura quasi padronale, mi obbligano ad assumere la difesa degli utenti contro le tramvie provinciali di Napoli, che io conosco assai bene per avervi viaggiato durante la mia povera vita di studente provinciale. Quelle stesse vetture di allora, vec-

chie e sgangherate, somiglianti a delle carcasse, continuano ancora oggi a servire le popolazioni pazienti ed offese; e come allora i viaggiatori debbono aprire gli ombrelli se piove, subire la tortura di insetti impertinenti d'estate e quella di insetti tranquilli d'inverno; bisogna poi stare attenti a non scivolare su sputi abbondanti e nauseanti, schivare in tempo e fare delle acrobazie per evitare che le ceste della povera gente non facciano qualche strappo al vestito, forse, anzi senza forse, l'unico vestito dello sfortunato viaggiatore.

Ai miei tempi esisteva una prima, una seconda ed una terza classe; ora invece la società, con ritmo veramente democratico, ha abolito le classi e quindi i privilegi: esiste la classe unica in cui si viaggia come dianzi ho descritto. La realtà è che i privilegiati viaggiano ormai in macchina, e chi soffre è la povera gente costretta a viaggiare in carrozzoni sudici, pigiata come bestie da soma.

Lo squillo stridulo di una trombetta che dà il segnale della partenza, un *clacson* caratteristico, il colore caffè o verde pisello delle vetture ottocentesche danno più l'impressione di una carnevalata che di una linea che deve servire a paesi civili che raggiungono circa 40 mila abitanti, come Afragola, Aversa, Giugliano, ecc. Di mattina e di sera tali mezzi sono sempre stracarichi; sulle piattaforme i viaggiatori appollaiati ed aggrappati sembrano grappoli umani. A tale proposito era mia intenzione munirmi di un documentario o di un album di fotografie per portare dinanzi al Parlamento italiano tale indecoroso spettacolo, indegno di un paese civile.

Le proteste delle popolazioni e dei viaggiatori, del resto, sono quasi centenarie: basta sfogliare le cronache provinciali dei giornali quotidiani di Napoli e gli esposti, sottoscritti con infinite firme di cittadini, che dovrebbero giacere presso gli stessi archivi delle tranvie. Nessuna protesta, nessuna forza è riuscita mai a distruggere tali tranvie. Esse appartenevano, dicevano i viaggiatori, ai reali del Belgio; poi le azioni di tale complesso tranviario costituirono parte della dote di Maria José. Perciò siamo costretti a subire tali malaugurate comunicazioni. Infatti, quando i tentativi dei sindaci e delle popolazioni divenivano minacciosi, l'ambasciata belga interveniva ed ogni cosa si metteva a tacere. Ora noi domandiamo al ministro dei trasporti di sapere se ciò sia ancora sopportabile in un paese civile.

La concessione per tali tranvie scadeva nel 1942. Se è così, perché sono state rinnovate,

chi si è adoperato in ciò, giacché era risaputo al Ministero il disservizio di tali tranvie?

In virtù del trattato di pace il Belgio ha ottenuto un miliardo e mezzo quale indennità per tale obbrobrio di linea. Si poteva almeno cogliere l'occasione per abolirle. Invece, no. E quale risarcimento per danni bellici ed in virtù di un bilancio falso (il cosiddetto secondo bilancio) lo Stato italiano, e per esso il ministro dei trasporti, regala centinaia di milioni all'anno a dette tranvie per eliminare le passività. Tale sussidio da solo basterebbe a pagare il personale tutto senza farlo lavorare! Ma la questione non riguarda gli operai, bensì un piccolo gruppo di magnati che resistono accanitamente nel difendere il loro feudo beato. A parte che tutti gli operai potrebbero poi essere rioccupati dai nuovi gestori.

Due proroghe, di 10 anni ciascuna, sono state date dopo il 1942 alle tranvie provinciali, che costituiscono quotidiana offesa alle nostre popolazioni. Ma il ministro potrebbe iniziare un atto di revoca parziale per la linea che scade nel 1961 e che allaccia Caivano, Cardito, Afragola, Casoria, Napoli, e riscattare così dalla schiavitù circa 100 mila abitanti. Egli con tale gesto non farebbe che continuare l'atto coraggioso del suo predecessore. L'atto di coraggio fu quello di concedere ad una ditta privata il servizio, malgrado le proteste dell'ambasciata belga, della linea Caivano-Napoli senza fermate intermedie. La gioia della popolazione fu immensa, tutti i paesi reclamavano e reclamano lo stesso servizio. Ogni 15 minuti parte da Caivano un mezzo; e Napoli, cosa mai sperata, viene raggiunta in meno di mezz'ora. Con le tranvie vi si impiegano circa due ore, quando non accadono guasti, i quali sono frequentissimi.

Per ogni biglietto venduto da tale ditta, 10 lire — per la convenzione con il ministro dei trasporti — debbono essere date alla vecchia società la quale sdegnosamente ha rifiutato tale pedaggio ed è ricorsa al Consiglio di Stato. Non vi è che da augurarsi nell'interesse delle popolazioni il rigetto di tale ricorso, che farà diminuire così il già diminuito costo del biglietto di altre 10 lire da parte della nuova gestione.

Un gesto di coraggio dunque, onorevole ministro, e così ella ripara l'atto d'imperdonabile leggerezza dei suoi predecessori, e libera circa 300 mila napoletani da uno stato di inferiorità. E avrà tali benedizioni da salire in Paradiso... vestito.

Il mio ordine del giorno è chiaro, onorevole ministro, ed è giusto quel che si chiede ad un Governo democratico in difesa di tante popo-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

lazioni, anche per non dare ad esse l'impressione che la democrazia non sia sinonimo di burla, o peggio. (*Applausi*).

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

« La Camera,

consapevole e preoccupata dei continui ingorghi e ristagni del traffico stradale sulla « deviazione lucchese della strada nazionale del Brennero », alle porte di Lucca,

impegna il Governo

a risolvere speditamente, provocando l'intesa fra le amministrazioni interessate, l'indilazionabile problema della costruzione di un adeguato soprapassaggio sulle linee ferroviarie Lucca-Pisa e Lucca-Viareggio ».

Ha facoltà di svolgerlo.

BACCELLI. Non avrei presentato, signor Presidente, l'ordine del giorno che ora mi accingo ad illustrare brevemente, sensibile, per la particolare condizione in cui siamo chiamati a discutere i bilanci, alle raccomandazioni di brevità, se non fossi fermamente convinto e preoccupato della gravità ed urgenza del problema, se non sapessi che esso supera gli interessi della mia pur piccola ma industriale e dinamica città, se non avessi la fortuna di rivolgermi ad un ministro che, figlio affezionato della mia terra, è certamente in grado di valutarne l'importanza e deciso a superare i contrasti e le difficoltà che sto per elencare.

Per iniziativa ed a spese di un privato cittadino, emigrato italiano, il defunto grande ufficiale Carlo Barsotti, allora direttore del *Progresso italo-americano*, circa 20 anni or sono, vennero iniziati i lavori per la costruzione di una galleria, la quale, attraverso il monte « per cui i pisan veder Lucca non ponno », fra San Giuliano Terme e Santa Maria del Giudice, mette in comunicazione il Valdarno con la pianura lucchese ed il nord.

I lavori, interrotti per la morte del Barsotti, quando già erano in fase avanzata, rimasero sospesi per lunghi anni, finché, per interessamento dell'ex collega Carignani e del compianto senatore Martini, allora sindaco di Lucca, e per diretto intervento del ministro dei lavori pubblici dell'epoca, onorevole Umberto Tupini, l'opera venne completata a spese dello Stato, il quale, a mezzo dell'« Anas », fece costruire anche l'ampia strada di raccordo alla via nazionale del Brennero, da San Giuliano Terme sino al viale di San Concordio, alle porte di Lucca. Questa strada, chiamata « deviazione luc-

chese della strada nazionale del Brennero » s'innesta, nel ricordato viale di San Concordio, nel tronco di accesso all'autostrada Firenze-mare, a pochi metri dal casello di Lucca. Questa deviazione della via del Brennero, d'interesse anche panoramico (così indicato dai cartelli apposti dall'« Enit »), ha permesso un utile raccorciamento delle distanze fra Lucca e Pisa di ben 6 chilometri rispetto al precedente percorso, via Ripafratta.

Per tale motivo, quasi tutto il traffico si svolge, ora, attraverso la galleria, sulla deviazione lucchese.

Le ferrovie dello Stato, nell'ottobre del 1952, in periodo, si noti, di limitato movimento turistico, eseguirono un accurato controllo del traffico presso il passaggio a livello di San Concordio. Da questa statistica, eseguita ben 3 anni or sono, risultarono dati impressionanti: 13.900 veicoli nelle 24 ore.

Orbene, tutti questi veicoli, a pochi metri dalle mura e dalla stazione delle ferrovie dello Stato di Lucca, debbono attraversare contemporaneamente due linee ferroviarie, la Lucca-Pisa e la Lucca-Viareggio ed un tronco di manovra, linee percorse, nei due sensi, anche da 95 treni al giorno. Calcolando anche solo 5 minuti di chiusura per ogni passaggio, si hanno, nelle 24 ore, 475 minuti di chiusura, cioè poco meno di 8 ore. E si tenga presente che il passaggio dei treni avviene per la massima parte nelle ore diurne, quando maggiore è il traffico dei veicoli.

Tutto ciò ha creato una situazione grave e pericolosissima, che fa ricadere sugli organi competenti gravi responsabilità.

Per questo l'amministrazione comunale di Lucca si fece iniziatrice della costruzione di un soprapassaggio alle suddette linee ferroviarie, e provvide a far compilare, dal proprio ufficio tecnico, un progetto di massima che venne approvato, all'unanimità, dal consiglio comunale nella seduta del 23 febbraio 1953. Il progetto fu successivamente trasmesso all'« Anas » ed alla direzione delle ferrovie dello Stato con richiesta di congrui contributi. L'« Anas » suggerì un nuovo progetto, nel quale è prevista una modifica sostanziale all'ingresso dell'autostrada, con la costruzione di viali a quarto di quadrifoglio, ed un sensibile spostamento dell'ingresso dell'autostrada verso Lucca, con un grande piazzale di accesso, direttamente raccordato al viale del progettato soprapassaggio.

In conformità a tali suggerimenti, il comune di Lucca ha fatto compilare un nuovo progetto che è stato approvato dalla direzione generale dell'« Anas », come da nota

del 9 aprile 1955. Di questo progetto l'« Anas » costruirà quanto di sua pertinenza, e cioè tutto il viale ed il piazzale di raccordo per una lunghezza di circa 360 metri.

La direzione generale delle ferrovie dello Stato, invece, ha fatto sapere di essere eventualmente disposta a dare un contributo, nel limite delle conseguibili economie in caso di totale chiusura dell'attuale passaggio a livello. (Per mancanza di tempo, senza escluderla del tutto, non posso qui spiegare gli inconvenienti e l'impopolarità di questa chiusura).

Tale oggi è la situazione, che comporterebbe l'esecuzione dell'opera a quasi totali spese del comune di Lucca, per il traffico su di una strada nazionale ed un raccordo, nello stesso tempo, ad una autostrada. (Sarebbe opportuno ricordare che, quando non esisteva ancora la « deviazione lucchese della via del Brennero », prima della guerra, il compartimento di Firenze dell'« Anas » compilò un progetto, insabbiato a causa della guerra, che prevedeva il prolungamento del raccordo alla autostrada sino all'attuale viale di circonvallazione di Lucca con cavalcavia sulle linee ferroviarie più volte ricordate).

Evidentemente il comune di Lucca non può né deve essere sproporzionatamente gravato. Da altre amministrazioni vanno dimostrate maggior comprensione e generosità! E poiché l'intralcio di tutto ed il punto dolente è costituito dalla ferrovia, finché sarà lì, sotto le mura di Lucca, a soffocare la espansione e il respiro, prego il ministro dei trasporti di aiutare, in questa annosa e spinosa questione, l'interesse della sua e mia città.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno Musolino:

« La Camera,

convinta che il raddoppio del binario Battipaglia-Reggio Calabria costituisce una estrema esigenza del traffico delle regioni meridionali e dell'isola di Sicilia, il cui crescente sviluppo economico impone ogni giorno di più un movimento sensibile di persone e di merci;

considerato che i lavori in corso, se di larga portata e di ritmo notevole nel loro svolgimento, non sono ancora tali da prevedere entro un quinquennio l'approntamento del secondo binario quale esige il piano eco-

nomico Vanoni nel momento della sua applicazione,

invita il Governo

ad aprire altri lotti di lavori sul tratto Battipaglia-Reggio Calabria allo scopo di accorciare i tempi tecnici per la più sollecita costruzione del doppio binario ».

L'onorevole Musolino ha facoltà di svolgerlo.

MUSOLINO. Questo ordine del giorno riguarda un argomento che è già stato fatto oggetto di interventi e di interpellanze da parte di parlamentari della regione calabrese, che è vivamente interessata alla realizzazione del doppio binario nel tratto Battipaglia-Reggio Calabria. I lavori sono in corso, però essi procedono con un ritmo troppo lento, del tutto inadeguato rispetto al crescente sviluppo dei traffici tra la Sicilia ed il continente. La necessità di raddoppiare questa vitale arteria di comunicazione tra la penisola e la Sicilia era stata da noi prospettata fin dal 1946 e solo con un ritardo di diversi anni il Governo ci ha dato finalmente ascolto, sì che urge intensificare i lavori anche per riguadagnare il troppo tempo che si è perduto. Già è finito il tratto Agropoli-Battipaglia ed è vicino alla ultimazione il tratto Battipaglia-Vallo di Lucania. Orbene, prima di attendere che questo tratto sia terminato, si inizi subito il tratto Vallo di Lucania-Sapri, il tratto più difficile e per cui occorre una variante da Pisciotta ad Ascea, essendo sottoposto a pericolo di frane. Noi diciamo al ministro che è il caso di procedere col sistema americano anche per non arrivare coi lavori in corso al 1960, quando per l'applicazione del piano Vanoni il traffico sarà certamente ancora aumentato.

Data l'evidenza della urgente necessità di far presto, io confido che il ministro vorrà accogliere questo ordine del giorno.

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento degli ordini del giorno.

Rinvio il seguito della discussione alla seduta pomeridiana.

La seduta termina alle 14,30.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. VITTORIO FALZONE