CDXX.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI GIOVEDÌ 19 APRILE 1956

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **RAPELLI**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **MACRELLI**

INDICE

	PAG.
Congedo	25211
Disegni di legge (Presentazione)	25248
Disegno di legge (Seguito della discussione):	
Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1956-57. (208)	25213
PRESIDENTE	25213
GASPARI	25214
VEDOVATO	25216
LOMBARDI RICCARDO	25229
Proposte di legge:	
(Annunzio)	25211
(Deferimento a Commissioni)	25211
Proposte di legge (Svolgimento):	
PRESIDENTE	25212
LIZZADRI	25212
DELLE FAVE, <i>Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale</i> 25212, 25213	25213
MAGNO	25212

La seduta comincia alle 10.

DE MEO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 13 aprile 1956.

(È approvato).

Congedo.

PRESIDENTE. Ha chiesto congedo il deputato Treves.

(È concesso).

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate proposte di legge dai deputati:

MACRELLI: « Proroga dei contratti agrari stipulati in data successiva al 12 luglio 1952 » (2192);

PASTORE ed altri: « Disciplina dei contratti di lavoro a termine » (2193);

TOGNONI ed altri: « Norme di polizia per le miniere e cave » (2194);

GRAZIADEI ed altri: « Parificazione di trattamento tra gli agenti rimasti in servizio e quelli esonerati per reati politici dalle rispettive amministrazioni statali » (2195);

TURCHI ed INGRAO: « Provvedimenti a favore dei comuni di Sezze Romano, Priverno, Sermoneta e Terracina » (2196);

PETRUCCI: « Modifica dell'articolo 3 della legge 9 febbraio 1952, n. 60, concernente l'organico della Guardia di finanza » (2197).

Saranno stampate e distribuite. Le prime tre, avendo i proponenti rinunciato allo svolgimento, saranno trasmesse alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede; delle altre, che importano onere finanziario, sarà fissata in seguito la data di svolgimento.

Deferimento a Commissioni.

PRESIDENTE. La V Commissione permanente (Difesa), avendo rilevato che la proposta di legge di iniziativa dei deputati Priore ed altri: « Computo, ai fini del trattamento di quiescenza, del servizio prestato a domanda dagli ufficiali di complemento e della ri-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

serva, dai sottufficiali e militari di truppa » (1316), ad essa assegnata in sede referente, con parere della IV Commissione, tratta materia analoga a quella della proposta di legge di iniziativa dei deputati Bozzi ed altri: « Valutazione, ai fini della pensione, dei periodi di servizio prestati nella posizione di richiamati o trattenuti dai militari dell'esercito, della marina, della aeronautica » (1377), ad essa deferita in sede legislativa, con parere della IV Commissione, ha deliberato di chiedere, per procedere all'abbinamento delle due proposte, a norma dell'articolo 133 del regolamento, che anche la prima proposta, n. 1316, le sia deferita in sede legislativa.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

La stessa V Commissione permanente (Difesa), rilevato altresì che la proposta di legge d'iniziativa dei deputati Audisio e Sala: « Estensione dei benefici previsti dalla legge 20 marzo 1954, n. 72, ai sottufficiali e militari di truppa dell'arma dei carabinieri richiamati o trattenuti alle armi per esigenze belliche e di ordine pubblico » (1759), ad essa assegnata in sede referente, con parere della IV Commissione, tratta materia analoga a quella della proposta di legge d'iniziativa del deputato Selvaggi: « Trattamento per sottufficiali e militari di truppa dell'arma dei carabinieri richiamati o trattenuti alle armi per esigenze belliche e di ordine pubblico » (405), ad essa deferita in sede legislativa, con parere della IV Commissione, ha deliberato di chiedere, per procedere all'abbinamento delle due proposte, a norma dell'articolo 133 del regolamento, che anche la proposta dei deputati Audisio e Sala, n. 1759, le sia deferita in sede legislativa.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

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 Lizzadri:

« Assistenza malattia ai venditori ambulanti con il contributo dello Stato » (1822).

L'onorevole Lizzadri ha facoltà di svolgerla.

LIZZADRI. Credo di non dover spendere molte parole per chiedere la presa in conside-

razione di questa proposta di legge. Essa riguarda 150-200 mila cittadini esposti ai lavori più ingrati in ogni stagione, scoperti da ogni previdenza sociale e assicurazione e che si trovano in uno stato di inferiorità rispetto alle categorie similari, dopo che abbiamo approvato tutti insieme quella giusta legge che concede la previdenza ai coltivatori diretti.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

DELLE FAVE, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

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

(È approvata).

La seconda proposta di legge è quella degli onorevoli Magno, Guadalupi, Scappini e Messinetti:

« Assicurazioni sociali e assegni familiari per i lavoratori della piccola pesca » (1843).

L'onorevole Magno ha facoltà di svolgerla.

MAGNO. La proposta di legge che ho l'onore di illustrare interessa circa 90 mila lavoratori della piccola pesca ed i loro familiari, sparsi nei centri costieri e lagunari del nostro paese.

Come è noto, gli addetti alla piccola pesca rappresentano una delle categorie più misere e bisognose d'Italia; il loro lavoro è fra i più duri e rischiosi; i loro guadagni sono fra i più incerti e magri, tanto da non raggiungere, come media nazionale, le 10 mila lire al mese.

Ebbene, oltre la metà di questi lavoratori sono ancora tagliati fuori da qualsiasi previdenza ed assicurazione sociale; gli altri beneficiano solo di alcune prestazioni, in misura ridotta ed a condizioni eccessivamente onerose.

I lavoratori della piccola pesca, infatti, sono tutti esclusi dall'assicurazione obbligatoria contro le malattie e ciò che tale esclusione comporta per le loro famiglie, nelle quali spesso manca il pane e quasi sempre mancano i mezzi per il medico ed i medicinali, ognuno di voi può immaginare.

Si tratta di una situazione drammatica che io conosco molto bene, essendo nato in una famiglia di pescatori ed avendo vissuto fra i pescatori la maggior parte della mia esistenza.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

I lavoratori della piccola pesca sono anche esclusi dall'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro, che riveste una notevole importanza in un settore di lavoro ove molto frequenti sono le perdite di vite umane, soprattutto a causa di naufragi. Le altre assicurazioni sociali, ossia quelle per l'invalidità, la vecchiaia, i superstiti e la tubercolosi, sono oggi accordate a condizioni particolarmente gravose soltanto al 40 per cento circa dei pescatori italiani, che sono i soci delle cooperative della piccola pesca. Costoro, se hanno familiari a carico, riscuotono gli assegni familiari e, dall'importo di tali assegni, fanno detrarre dall'Istituto nazionale della previdenza sociale sia i contributi dovuti per gli stessi sia quelli occorrenti per le altre assicurazioni di competenza dell'« Inps ».

Gli assegni familiari non vengono neppure corrisposti in ragione di 26 giornate al mese, come avviene per tutti gli altri lavoratori che nel mese effettuano almeno 13 giornate di lavoro. Perciò i pescatori ammessi alle prestazioni dell'« Inps » che non abbiano un notevole carico familiare vedono assorbito buona parte dell'ammontare degli assegni loro spettanti dai contributi dovuti. Tutti i pescatori che non hanno familiari a carico, poi, se sono soci di una cooperativa devono versare dal loro magro guadagno migliaia di lire al mese per tenersi in regola con l'« Inps ». I più, ossia il 60 per cento dell'intera categoria, si vedono costretti a rimanere fuori di ogni cooperativa, per sottrarsi a quell'onere insostenibile ed assurdo. Essi restano quindi esclusi completamente, oltre che dalle assicurazioni dell'« Inail » e dell'« Inam », da ogni prestazione dell'« Inps ».

Onorevoli colleghi, la proposta di legge da me presentata alla Camera nell'ottobre scorso vuole eliminare questa grave situazione di ingiustizia, che tiene i pescatori in uno stato di inferiorità rispetto agli altri lavoratori italiani ed è causa di profondo disagio economico, sociale e morale.

Tale proposta di legge prevede: che tutti indistintamente i lavoratori della piccola pesca del nostro paese, siano o no soci di cooperative, abbiano o no diritto agli assegni di famiglia, vengano assicurati contro la tubercolosi, la vecchiaia e l'invalidità, contro le malattie e contro gli infortuni sul lavoro, mediante la loro iscrizione in appositi elenchi anagrafici comunali; che in conseguenza essi fruiscono tutti di un trattamento, nei casi di infortunio, di malattia, di invalidità e di vecchiaia, pari a quello vigente per i lavoratori

dell'industria; che i contributi occorrenti per tali assicurazioni siano computati sulla base di guadagni convenzionali di 9 mila lire al mese e versati per due terzi dallo Stato e per un terzo dai pescatori; che tutti i lavoratori della piccola pesca possano, a domanda, integrare i contributi obbligatori per la pensione con propri contributi volontari, al fine di poter elevare la misura della loro pensione, che altrimenti sarebbe irrisoria; che i pescatori con familiari a carico, se soci di cooperativa, continuino a percepire gli assegni familiari, a condizioni però più eque di quelle attualmente praticate, e cioè in ragione di 26 assegni giornalieri al mese. I relativi contributi, da computarsi su guadagni convenzionali di 9 mila lire mensili, saranno versati dalle cooperative e perciò per quest'ultima prestazione nessun onere graverà sul bilancio dello Stato.

Onorevoli colleghi, il problema che la mia proposta di legge si prefigge di affrontare sta molto a cuore ad una massa numerosa di lavoratori operosi e particolarmente benemeriti, di povera gente finora dimenticata ed abbandonata al proprio destino di miseria e di sofferenze. È tempo che la Camera, consapevole delle necessità dei pescatori italiani e memore delle promesse e degli impegni assunti in cento occasioni da uomini politici di tutti i settori, riconosca ai lavoratori della piccola pesca i diritti sociali da anni goduti dagli altri lavoratori.

Perciò spero che la mia proposta di legge verrà presa in considerazione.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare ?

DELLE FAVE, Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Magno ed altri.

(È approvata).

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

Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei trasporti.

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

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

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

GASPARI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, non vi è dubbio che il vivo interesse con il quale la pubblica opinione segue e si appassiona alle discussioni dei problemi inerenti ai trasporti, dimostra che si tratta di materia di capitale importanza, non solo per l'intera collettività nazionale, ma anche per i riflessi sul piano internazionale.

Infatti, non può disconoscersi che il continuo miglioramento dei servizi finisce con l'incidere favorevolmente, non soltanto sul problema dei trasporti all'interno, ma anche con l'estero, incrementando le correnti di traffico interne e internazionali e favorendo notevolmente lo sviluppo turistico di regioni che avevano accusato, e in parte accusano tuttora, uno scarso sviluppo ferroviario ed una deficiente rete di trasporti.

Ma il miglioramento dei servizi non può che essere visto e considerato nel quadro di una soluzione del dualismo che ha appassionato e appassiona tutti i tecnici e politici: strada o rotaia. Non vi è dubbio che il problema si pone oggi in termini che non consentono di ignorarlo, perché gli sviluppi e i progressi tecnici conseguiti nella costruzione di automezzi sono tali da porli in una indubbia posizione di vantaggio nei confronti delle ferrovie, limitatamente ove si verifichino speciali circostanze e condizioni di esercizio.

Infatti ritengo che la verità, cioè la scelta esatta, sia a metà strada fra coloro che pretendono ad ogni costo di mantenere ferrovie secondarie superate ormai dal tempo e dal progresso tecnico, e coloro i quali ritengono di risolvere il problema del *deficit* delle ferrovie con un indiscriminato smantellamento delle linee ferroviarie secondarie deficitarie.

È vero che in molti casi le autolinee finiscono con il prevalere sulle ferrovie e ne determinano il lento ma inesorabile decadimento col *deficit* di esercizio sempre più imponente; ma questo ritengo si verifichi con costanza soltanto quando soccorrono due condizioni essenziali: linee di limitato percorso; modalità di gestione e materiale rotabile assolutamente superato ed ormai non più rispondente alle moderne esigenze dei pubblici trasporti.

Perciò, dal punto di vista strettamente economico, il Governo deve esaminare con molta attenzione se alcune situazioni deficitarie non traggano la loro origine da impianti superati e da modalità di esercizio non più rispondenti alle esigenze del traffico moderno.

Mi pare, perciò, quanto mai opportuno che il Governo intervenga con sensibili contributi per un radicale ammodernamento degli

impianti; il che servirebbe ad arrestare il deflusso del traffico dalle ferrovie secondarie, riequilibrando i bilanci di gestione. Da un punto di vista sociale, occorre tenere presente che il duro inverno ha dimostrato, con innegabile evidenza, che le ferrovie vincono i monti e sono i soli mezzi atti ad assicurare i collegamenti nelle zone montane.

Perciò le esigenze di carattere economico vanno temperate da una visione umana del problema, evitando, con il progettato ridimensionamento, di condannare all'isolamento, per lunghi mesi, le zone montane nelle quali, ripeto, le ferrovie hanno una insostituibile funzione.

Per ciò che attiene, invece, ai lunghi percorsi, il problema, per quanto riflette il trasporto passeggeri, non può e non deve porsi.

Ho detto non deve porsi perché, quando si pone, l'unica e sola causa va ricercata nella non rispondenza del servizio ferroviario alle esigenze del traffico.

A questo proposito, vorrei richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sulla situazione e sulle modalità di gestione del servizio ferroviario Roma-Pescara e viceversa. È il caso di dire che le modalità di gestione sono tali da favorire largamente lo sviluppo dei servizi automobilistici in concorrenza.

Infatti, tutte le autolinee in gestione nell'immediato dopoguerra, quando la linea ferroviaria era interrotta, sono in esercizio anche oggi, insieme con altre che nel frattempo si sono andate aggiungendo. Le richieste di intensificazione, il carico quasi sempre completo, stanno a dimostrare che esiste una corrente di traffico alla quale i trasporti privati su strada soddisfano, in maniera prevalente, rispetto alle ferrovie.

Perché tutto questo? Solo ed esclusivamente perché, contrariamente a quanto è avvenuto su tutte le linee ferroviarie d'Italia, non vi è stato quel miglioramento qualitativo del servizio che costituisce il giusto orgoglio della amministrazione per la totalità, ripeto, delle maggiori linee ferroviarie.

Infatti, ad un'opera di ricostruzione veramente ammirevole e meravigliosa per la rapidità con la quale è stata conclusa, il Ministero dei trasporti ha fatto seguire su tutte le linee un miglioramento quantitativo e qualitativo del servizio, aumentando le automotrici, sostituendo l'armamento vecchio e superato, elettrificando gli impianti, e soprattutto aumentando la velocità commerciale e riducendo, sui lunghi percorsi, le fermate per

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

assicurare rapidi collegamenti fra le diverse regioni.

Si è così visto un sempre maggiore aumento della velocità commerciale, accompagnato dalla istituzione di treni rapidi con elevata velocità e limitate fermate, come la « Freccia del sud », il « Treno del sole », la « Freccia sarda », ed altri che pare siano in progetto.

Questo moderno progetto di traffico viaggiatori ha contribuito e contribuisce a risolvere, in maniera veramente rispondente alle attuali esigenze, i problemi del traffico su lunghe distanze.

Sorprende, e per la verità non trova spiegazione alcuna, che tale concetto, così aderente alla situazione attuale ed al pubblico interesse, non abbia invece trovato applicazione nella impostazione delle modalità di esercizio sulla Pescara-Roma, linea ferroviaria fondamentale per le comunicazioni fra il Tirreno e l'Adriatico, nella quale, invece, si è conseguito il risultato di peggiorare qualitativamente il servizio rispetto all'anteguerra.

E mi è facile dare la dimostrazione di ciò.

Su di un percorso di soli 240 chilometri. le due coppie di treni rapidi in esercizio impiegano un tempo che oscilla dalle ore 4,45 del rapido 642, alle ore 4,56 del rapido 640, con una velocità commerciale che oscilla dai 55,800 chilometri orari del rapido 640 ai 57,500 del rapido 642.

Velocità commerciali, queste, largamente superate, nell'estate del 1939, dalla coppia di rapidi-automotrici allora in esercizio.

D'altro canto, occorre considerare che il traffico su strada, nonostante il tracciato più lungo e tormentato che ricalca vecchie strade di origine romana, da Roma a Pescara e viceversa ha una durata inferiore. Ed ecco, allora, la ragione per cui la corrente di traffico trascura la rotaia e preferisce la strada, poiché questa offre un servizio che, al vantaggio di non essere più disagiata, unisce quello di costare di meno.

Perciò le modalità di esercizio sulla Roma-Pescara vanno rivedute radicalmente adottando, con urgenza, provvedimenti che non sono e non possono essere più dilazionati, ove si tengano presenti gli ammodernamenti ed i miglioramenti radicali apportati su quasi tutte le altre linee ferroviarie, e di cui va giustamente orgogliosa l'amministrazione ferroviaria.

In modo particolare, un sensibile miglioramento del servizio può essere assicurato adottando alcuni provvedimenti di più immediata

urgenza. La sostituzione dell'armamento (che in alcuni tratti pare sia ancora quello della Società adriatica), se si vuole veramente migliorare il servizio, non deve però essere operata con il materiale di scarto di altre linee. Infatti, se è vero che la velocità commerciale è in rapporto diretto con la qualità dell'armamento, è chiaro che tale velocità non potrà mai aumentare sensibilmente se non si doterà la linea di un armamento adeguato allo scopo che si vuole raggiungere. Questo tenendo anche presente che, non essendo possibile prevedere a breve scadenza o anche a non lontana scadenza il raddoppio del binario, la velocità commerciale è il solo elemento sul quale si potrà fondare ancora per il miglioramento del servizio. La elettrificazione del tratto Sulmona-Pescara dovrebbe essere già un fatto compiuto e, invece, è un fatto che non si compie mai e, in attesa, tutti i treni deliziano i viaggiatori con una sosta a Sulmona di 20-30 minuti per il cambio della locomotiva.

Urge altresì l'istituzione, sia pure a scopo sperimentale, di una coppia di rapidi con modalità di esercizio analoghe alla coppia di treni rapidi già sperimentati nel periodo 1° luglio-7 ottobre 1939, avente come fine specifico di assicurare un rapido collegamento fra Roma e la riviera adriatica. Perciò, ad una maggiore velocità commerciale, dovrebbe corrispondere una limitazione di fermate alle sole stazioni di Avezzano, Sulmona e Chieti.

Questa esigenza è stata prospettata dagli enti provinciali del turismo degli Abruzzi che la ritengono fondamentale per lo sviluppo turistico delle amene spiagge marchigiane-abruzzesi e molisane, una volta meta preferita dei romani ed oggi trascurate per la mancanza di quel rapido collegamento con Roma, che non fa difetto invece per altre spiagge.

In ultima analisi, si chiede che si applichino alla Pescara-Roma, che non interessa soltanto la regione abruzzese, quegli stessi concetti che tanto intelligentemente l'azienda ferroviaria ha applicato su altre linee ferroviarie, come ho avuto occasione di ricordare.

Occorre, poi, migliorare le coincidenze a Pescara, ponendo rimedio ad alcune assurdità che certo non servono ad incrementare il traffico.

Mi limito ad accennare ad un solo caso. Il rapido 642, in arrivo a Pescara alle 23, viene fatto coincidere con l'accelerato 1799 in partenza per Termoli alle 23,37 — il cosiddetto treno del pesce — che marcia praticamente ad orario libero, specie nella stagione estiva,

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

spesso impiegando circa due ore e mezzo per percorrere 64 chilometri e raggiungere Vasto.

Essendo questa l'unica coincidenza con l'unico rapido del pomeriggio da Roma, è motivo sufficientemente chiaro per spiegare come i villeggianti romani preferiscano altre stazioni balneari a quelle tradizionali della riviera adriatica. Confido che queste elementari esigenze troveranno la loro migliore soluzione, perché ci si attende molto, signor ministro, dal suo dinamico realismo nel considerare e risolvere i problemi dei trasporti.

Ed a questo suo realistico dinamismo faccio ancora appello per risolvere un problema fondamentale per il miglioramento del traffico fra nord e sud: l'elettrificazione della Pescara-Ancona.

In questi giorni stanno per essere ultimati i lavori di elettrificazione della Pescara-Foggia: ma a che servirà questo indiscutibile miglioramento negli impianti se i traffici con il nord e viceversa troveranno l'invalidabile ostacolo della mancata elettrificazione della Pescara-Ancona?

Si tratta di un problema che l'azienda ferroviaria non ha ignorato, anzi ha più volte assicurato di essere sulla via di una prossima soluzione, la quale però dovrebbe essere già in atto.

È necessario affrettare i tempi, perché costituirebbe veramente un assurdo avere a disposizione un sostanziale miglioramento degli impianti, quale può derivare dalla quasi completata elettrificazione della Pescara-Foggia, e non poterne trarre i vantaggi proprio nei traffici a largo raggio fra nord e sud, che sono logicamente quelli di maggiore interesse, non solo per la collettività, ma anche per la stessa azienda ferroviaria.

Infine, anche su questa linea ferroviaria, che ha le stesse caratteristiche di quella dell'altro versante, sarebbe quanto mai opportuno che si realizzasse l'entrata in servizio di treni speciali con modalità di esercizio analoghe a quelle della « Freccia del sud » e del « Treno del sole », visto che quest'ultimo, sovvertendo il criterio geografico delle cose, è sorto ad occidente anziché ad oriente.

Voglio, infine, richiamarmi ad un altro impegno più volte ripetuto, ma non ancora realizzato: quello del completamento della ferrovia Sangritana e della Sora-Avezzano.

Dò volentieri atto che l'opera di ricostruzione ha già realizzato il grosso dell'impresa; ma, appunto per questo, è necessario provvedere con la massima sollecitudine al

completamento nella ricostruzione degli impianti distrutti dalla guerra.

Fino a quando tutto il sistema ferroviario non sarà ripristinato, tanto per la Sora-Avezzano quanto per la « Sangritana », ci si troverà sempre di fronte ad una modalità di esercizio che non potrà fatalmente rispondere alle normali esigenze anche nei tronchi riaperti al traffico, e non potrà dare luogo a quella normalità di gestione che è garanzia di miglioramento e di economicità del servizio.

Se si considera, poi, che la parte di impianti ancora da ricostruire interessa proprio la parte montana, per la quale la ferrovia è la vita, perché rappresenta l'unico mezzo di collegamento nei lunghi mesi invernali, si dovrà convenire che la richiesta di completamento della ricostruzione ferroviaria della Sangritana e della Sora-Avezzano ha un incontestabile carattere di giustizia che non può essere ignorato, tanto più se si tenga presente che, a undici anni dalla fine della guerra, le popolazioni interessate debbono, in parte, ancora riavere quel poco che avevano, e che era fondamentale ed essenziale premessa per quello sviluppo economico della montagna che il Governo persegue, con tanto encomiabile tenacia, in altri settori dell'attività governativa.

Onorevole ministro, i risultati conseguiti in passato che pongono l'azienda ferroviaria all'avanguardia sulla via del progresso, l'appassionata, meditata tenacia con la quale si affrontano i problemi di un settore vitale della vita nazionale, sono garanzia che i problemi sui quali ho ritenuto di richiamare la sua attenzione troveranno la loro migliore soluzione. (*Applausi al centro*).

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

VEDOVATO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, da alcuni mesi, e praticamente dalla discussione del precedente bilancio, molto si parla dei problemi ferroviari sotto l'aspetto economico; sulla stampa, anche in questi ultimi giorni, si sono letti vari articoli in cui tali problemi sono ampiamente trattati, purtroppo qualche volta non con la dovuta obiettività, sì da avere l'impressione che ci si trovi addirittura di fronte ad una campagna orchestrata abilmente al fine di accentuare una tesi piuttosto che l'altra.

Dinanzi a qualche lamentata incertezza, per non dire confusione di idee che si sta creando nell'opinione pubblica, mi sembra più che mai opportuno prendere occasione

dalla discussione di questo stato di previsione, che certamente riaccenderà i dibattiti sull'argomento, per tentare di inquadrare i singoli problemi specifici in una visione generale ed organica del problema ferroviario della nazione, soffermandoci, con elementi e dati precisi, particolarmente sull'aspetto economico-finanziario dell'attuale politica dei trasporti, anche per dimostrare in modo concreto, analogamente a quanto feci l'anno scorso nella stessa sede, come tale aspetto possa essere pienamente rispettato senza venir meno ai fondamentali principi sociali che debbono informare, anche in questo campo, l'attività del Governo.

Ed a questo sereno esame si è spinti altresì dalla elaborata ed obiettiva relazione del collega onorevole Menotti, la quale invita « a maggiormente indagare per meglio conoscere la situazione economico-finanziaria dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato », ed a ricercare eventuali altre cause — oltre quelle indicate dal direttore generale delle ferrovie dello Stato ingegner Di Raimondo, e richiamate dall'onorevole relatore — che possono incidere sulle risultanze del bilancio. Le quali continuano ad essere motivo di preoccupazione, o meglio, come dice l'ingegner Di Raimondo, « zone di ombre », nel quadro concreto ed unitario di opere e di attività delle ferrovie dello Stato.

La necessità di un risanamento della situazione economica e finanziaria delle ferrovie dello Stato io sostengo pienamente. Però mi sorge il dubbio (dubbio che ebbi già ad avanzare l'anno scorso in sede di discussione del bilancio dei trasporti), che l'« eutanasia » che ci viene proposta, come unica cura ai mali di cui da anni soffre il bilancio in esame, e cioè lo smantellamento di alcune linee, non sia idonea a raggiungere gli obiettivi da tutti desiderati. E ciò non soltanto per i suoi deleteri effetti sociali, ma anche perché credo che, in base ad una attenta indagine, una soluzione del genere di quella prospettata presenti aspetti per molti settori negativi, proprio sul piano concreto della economia generale.

La validità di questo dubbio viene confermata al punto da giungere, direi, ad una vera e propria certezza, quando si proceda ad una analisi ancora più dettagliata delle tabelle che l'anno scorso l'onorevole Bima portò a corredo della sua relazione, tabelle dalle quali, del resto, lo stesso relatore di quest'anno ha preso le mosse.

Cominciamo ad esaminare attentamente le cifre del bilancio delle ferrovie dello Stato, riprendendo dalla precedente relazione Bima

quella classificazione delle linee in quattro gruppi principali che tengano conto, soprattutto, della loro importanza, della intensità del traffico e della situazione economica. Il primo gruppo comprende le linee attive per chilometri 2637 pari cioè a circa il 14 per cento della rete, con un guadagno netto di 15.851 milioni. Seguono le linee passive con un *deficit* complessivo di oltre 74 miliardi, divise in tre gruppi principali, oltre i quali rimangono chilometri 112 di linee per le quali non risulta alcun introito, onde debbo ritenere siano linee non ancora riaperte all'esercizio dopo le distruzioni della guerra e presidiate da qualche agente come guardiano degli impianti.

I dati economici qui presi in considerazione si riferiscono all'esercizio 1950-51, ma possono considerarsi tuttora sufficientemente indicativi, in quanto la differenza tra le risultanze relative (oltre 58 miliardi) e quelle del bilancio che ci viene sottoposto quest'anno (63 miliardi circa) non sono molto sensibili.

Analizziamo, su precisi dati statistici, questa cifra di 74 miliardi che costituisce il *deficit* totale dei tre gruppi di linee passive per un totale di chilometri 15.961, esclusi i sopracitati 112 di linee fuori esercizio, per i quali si può prevedere in tutto un onere massimo di un centinaio di milioni.

Il primo gruppo considerato è quello delle linee definite a scarsissimo traffico: 2816 chilometri, pari al 17,7 per cento della rete passiva sul cui *deficit* incide invece solo per l'11,6 per cento, pari a milioni 8564 su oltre 74 miliardi. Segue il secondo gruppo di linee cosiddette a scarso traffico, con 6.566 chilometri, pari al 41,1 per cento della rete passiva, con un *deficit* di lire 21.640.267.000 che costituisce il 29,3 per cento dei suddetti 74 miliardi. Debbo precisare, a questo riguardo, che ho ritenuto necessario spostare da questo gruppo seguente le linee di navigazione nello stretto di Messina e il relativo raccordo a Reggio Calabria marittima, perché mi sembra alquanto esagerato prevedere di sostituire con autobus persino le navitraghetto! Viene, infine, il gruppo delle linee passive, definite insostituibili, cioè le linee di grande comunicazione a forte e medio traffico compresa la navigazione sullo stretto di Messina, per chilometri 6579 (il 41,2 per cento delle linee passive), con un *deficit* di lire 43.750.000.000, pari cioè al 59,1 per cento dei 74 miliardi complessivi.

Questo quadro riassuntivo, arido per le cifre che sono stato costretto a citare, chiarisce efficacemente le idee sulla reale inci-

denza delle varie linee sul *deficit* complessivo della rete. Più evidente ancora appare la situazione ove consideriamo il *deficit* medio per chilometro dei diversi tratti di linea. Esso infatti risulta all'incirca così: per le linee a scarsissimo traffico lire 3.000.000; per le linee a scarso traffico lire 3.300.000; per le linee a forte e medio traffico, lire 6.650.000. In sostanza (e questo è un punto essenziale), i primi due gruppi di linee, che costituiscono più della metà delle rete, hanno un *deficit* medio per chilometro che è meno della metà di quello delle linee passive più importanti considerate in ogni caso insostituibili.

Il fenomeno si riscontra per altro anche all'interno dei diversi gruppi in misura analoga; per cui, se noi consideriamo le linee a scarso e scarsissimo traffico della Toscana (mi scusi, signor ministro, se insisto in modo particolare sulla Toscana, ma conosco naturalmente di più la situazione della mia regione), andiamo dal *deficit* per chilometro di lire 1.345.000 della linea Siena-Grosseto, che è forse la più secondaria, a quello di quasi 6 milioni al chilometro della Firenze-Montecatini-Lucca-Pisa, che è invece la più importante.

Ciò premesso, ci si domanda: si risolve il problema del *deficit* con il cosiddetto «ridimensionamento», ovvero con la distruzione delle linee secondarie? Non occorrono complicate argomentazioni per metterlo in dubbio, o persino per negarlo; basta la precisa realtà di queste cifre per dimostrare come questa strada, presentata quale unica soluzione di tutti i problemi, sia invece forse deludente ed estremamente pericolosa.

Vediamo, infatti, che cosa avverrebbe se accettassimo incondizionatamente l'indirizzo di sopprimere queste linee a scarso e scarsissimo traffico. E per ora lasciamo da parte — è evidente — qualsiasi altra considerazione di carattere sociale-politico e di ripercussioni prevedibilmente gravi sull'economia di intere regioni, e ci fermiamo esclusivamente a considerare l'aspetto puramente economico e finanziario per l'azienda.

Come si è detto, queste linee costituiscono oltre metà delle reti, per un totale di 9.382 chilometri ed un *deficit* complessivo di lire 30.204.329.000. Immaginiamo per ipotesi di sopprimerle e che, per effetto della soppressione, questo *deficit* scompaia del tutto con esse: rimarrebbero solo le linee passive considerate insostituibili con un *deficit* di circa 43 miliardi 750 milioni e le linee attive con un guadagno di 15 miliardi 850 milioni, quindi un *deficit* complessivo teorico di circa

28 miliardi. In sostanza, sopprimendo più della metà della rete ferroviaria statale, noi arriveremmo in teoria, cifre alla mano, a ridurre nella stessa proporzione il *deficit* complessivo dell'azienda. Scomparebbero infatti circa 30 miliardi e ne resterebbero circa 28 in tutto: quindi, anche nell'ipotesi più favorevole e del tutto astratta qui riportata, il risultato sarebbe nullo, in quanto non solo il *deficit* delle ferrovie non verrebbe eliminato, ma esso resterebbe nella stessa misura attuale, proporzionalmente s'intende alla estensione della rete. Ed è chiaro che da tale proporzione non si può prescindere trattandosi di una spesa pubblica di cui beneficia oggi più o meno qualsiasi zona d'Italia: mentre ciò non avverrebbe più domani, con evidenti conseguenze sull'economia generale.

In effetti, l'ipotesi di poter ridurre di 30 miliardi il *deficit* sopprimendo metà della rete è puramente teorica. Il problema pratico si presenta in termini assai diversi. Per convincersene basta scendere ad analizzare i costi e le cause del *deficit* e si vedrà che molte di queste cause non si eliminano con la distruzione della ferrovia, mentre tante altre si possono invece far scomparire, o almeno attenuare di molto, mantenendo il servizio ferroviario con mezzi e criteri di esercizio diversi da quelli attualmente seguiti.

Nella sola Italia centrale, con la soppressione delle linee a scarso e scarsissimo traffico, resterebbero senza ferrovia molti capoluoghi di provincia, quali Ravenna, Pistoia, Lucca, Siena, Perugia, Rieti, l'Aquila, Macerata, Ascoli e Teramo.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Non bisogna esagerare.

VEDOVATO. Ciò vuol dire che queste linee non si sopprimeranno; ma non si può negare che nel piano generale è prevista la loro soppressione.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Allora sopprimeremmo la ferrovia per tutta Italia. Sono studi che si stanno facendo.

VEDOVATO. Vedrà, onorevole ministro, che anche il mio è uno studio, e spero che sarà di conforto per la sua tesi.

In Sicilia, poi, resterebbero senza ferrovia città come Trapani, Ragusa, Agrigento; e così di seguito per le altre regioni. È evidente che ciò significherebbe la perdita totale o quasi del traffico di tutte queste zone per la rete ferroviaria destinata a sopravvivere, in quanto è noto che oggi, se la ferrovia non raggiunge determinate località o almeno le immediate vicinanze, il traffico relativo se ne va fino a qualunque destinazione per strada ordinaria,

soprattutto se si tratta di trasporto merci, per il quale spesso anche una breve distanza tra stabilimento industriale e ferrovia determina l'orientamento verso altri settori. Non solo, ma una forte riduzione della rete ferroviaria porterebbe ad una maggiore organizzazione dei trasporti su strada ed all'impossibilità di prendere, sull'esempio di molte altre nazioni, provvedimenti di carattere generale per ricondurre alle ferrovie correnti di traffico ancora facilmente recuperabili, soprattutto per quanto riguarda le merci, nell'interesse stesso del decongestionamento delle arterie stradali per le automobili private: ciò determinerebbe una causa di ulteriore riduzione di traffico anche fra località servite da ferrovia.

Si consideri, inoltre, non tanto la situazione odierna quanto quella di un prossimo domani, quando cioè la grande « autostrada del sole » percorrerà la penisola dai confini fino a Napoli e Salerno. Se oggi vi può essere qualche illusione che zone non servite da ferrovia possano anche portare modesti quantitativi di merci alle linee principali per trasporti a grande distanza, non vi è dubbio che ciò non avverrebbe più del tutto quando una grande arteria stradale facilitasse enormemente gli autotrasporti pesanti senza che fosse più possibile alcuna limitazione di concorrenza (perché non si potrebbero sacrificare ulteriormente intere regioni dove non fosse più ferrovia). Nè la minaccia riguarda solo le merci, ma anche forti percentuali di traffico viaggiatori.

Non è pertanto azzardato, per le ragioni fin qui esposte, pensare che la soppressione di queste linee a scarso e scarsissimo traffico — la soppressione cioè di più di metà della rete — influirebbe sul traffico delle rimanenti linee, determinando una riduzione di almeno il 15 per cento: cioè in cifre, essendo gli introiti complessivi della rete di 165,9 miliardi — come ho detto, mi riferisco al 1950-51 — e quelli complessivi delle linee a scarso e scarsissimo traffico di 21,9 miliardi, si avrebbe una perdita di $144 \times 0,15 = 21,6$ miliardi annui. Ecco che quei 30,2 miliardi di ipotetico guadagno già si riducono, solo per questo, a 9,6 miliardi.

Ma non basta. Come sono calcolati quei costi di esercizio delle linee a scarso e scarsissimo traffico? Qual è la percentuale di spese generali e di direzione che vi grava? Anche ammesso che questa percentuale non sia stata considerata più o meno uguale per tutte le linee, questa quota di spese che oggi viene a gravare su tali linee si recupera realmente con la loro soppressione? Io credo

che si possa con certezza rispondere negativamente, e cioè che tale recupero possa aver luogo solo in minima parte. E così altre voci minori di spesa — come, per esempio, quelle di stazioni comuni a più linee — non scomparirebbero del tutto.

Inoltre si dice — e l'argomento del resto è stato anche accennato nella relazione dell'onorevole Menotti — che gli autoservizi i quali si sostituirebbero alle ferrovie dovrebbero mantenere tutti le stesse condizioni tariffarie e fare lo stesso trattamento al personale dipendente. Ciò significa che i servizi stradali sostitutivi sarebbero in generale essi pure passivi, come è dimostrato dal fatto che nell'applicazione della legge n. 1221 per l'ammodernamento delle linee a conduzione privata, si è concessa la sovvenzione anche in caso di sostituzione con autoservizi (salvo alcuni casi in cui le tariffe risultavano già molto superiori a quelle delle ferrovie); e questa sovvenzione è arrivata fino a quote di lire 1.310.000 per chilometro.

Infine si potrebbe, in realtà, licenziare tutto il personale di queste linee, a parte la modesta percentuale impiegata negli autoservizi sostitutivi? Ed anche in questa ipotesi la spesa relativa e l'onere indiretto delle pensioni e dei sussidi di disoccupazione derivante dalla scomparsa di queste fonti di lavoro, a quanto ammonterebbero? Se sommiamo le cifre risultanti da questo ordine di constatazioni, si vede che quei 9,6 miliardi che costituivano tutta l'economia dell'operazione, praticamente si annullano o quasi.

In merito alla perdita del traffico derivante alle linee residue dalla soppressione delle altre, si può ancora cadere in qualche incertezza, e purtroppo ci si è caduti. È stato affermato, per esempio in questa Assemblea l'anno scorso, che il traffico affluente dalle linee secondarie alle principali è circa metà del totale delle prime (dato che può considerarsi accettabile), per trarne la conseguenza, anch'essa affermata in quest'aula, che cioè gli introiti del traffico affluente sarebbero la metà di quelli della linea secondaria. Così dicendo, si dimentica che il traffico nell'aspetto economico è composto di unità (viaggiatori o tonnellate di merci) moltiplicate per i chilometri percorsi; e la linea secondaria è, in pratica, un breve raccordo che porta traffico alla linea principale. Conseguentemente pochi chilometri di linea secondaria possono portare traffico per centinaia di chilometri alle linee principali: traffico che altrimenti, soprattutto per le merci, va perduto. È piuttosto facile il caso di una linea secon-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

daria efficiente che fornisce traffico alle linee principali per somme anche molto superiori ai prodotti totali del proprio esercizio.

Da quando siamo venuti esponendo si ricava — almeno così ci sembra — che la soppressione delle linee, anche di carattere secondario, non risolve il problema del risanamento del bilancio: a prescindere — ripeto ancora una volta — da altri aspetti non meno gravi e ben noti di carattere sociale e politico.

Ciò non significa, per altro, che la situazione del *deficit* debba rimanere immutata o, peggio, aggravarsi ancora; ma semplicemente che se una strada si appalesa inidonea, altre ve ne sono per giungere allo scopo di un risanamento generale della rete.

A quest'ultimo riguardo, mi sia consentito di cominciare con un confronto particolarmente eloquente, sempre nella realtà delle cifre. La legge n. 1221 per l'ammmodernamento delle ferrovie in concessione prevede una sovvenzione massima per le aziende di lire 600 mila al chilometro, sovvenzione elevata fino a lire 1.400.000 per le linee dell'Italia meridionale ed insulare. Nonostante i fortissimi oneri finanziari che questa legge fa gravare sul bilancio delle aziende (per ammortamenti, interessi, fondi di rinnovo, ecc.) fino ad oggi una sola delle molte reti già prese in esame dalla relativa commissione ha avuto bisogno di una sovvenzione al di sopra del limite di lire 1.400.000 al chilometro, mentre la maggior parte è rimasta entro le lire 600.000. Se noi applichiamo il confronto alle linee dello Stato (anche considerando una media di lire 1.400.000 al chilometro per tutte le linee passive che, secondo i dati forniti a suo tempo dall'onorevole Bima sarebbero 16 mila chilometri), avremmo per queste linee un disavanzo annuo complessivo di lire 22,4 miliardi, il quale, unito ai 15,851 milioni di attivo delle linee del primo gruppo, porterebbe a un *deficit* complessivo di circa 6 miliardi e mezzo. Questa cifra sarebbe in realtà ancor più bassa, in quanto l'estensione totale della rete non è quella di 18.710 chilometri indicata lo scorso anno, che comprendeva la ripetizione di tratti comuni da più linee; ma risulta invece essere, come secondo me esattamente leggesi nella relazione Menotti, di chilometri 16.596, ciò che riduce il complesso delle linee passive a 14 mila chilometri e quindi il disavanzo ammissibile a 19,6 miliardi, da cui un *deficit* totale della rete di 3 miliardi e 750 milioni.

Certamente, per molte linee la riduzione dei costi di esercizio e l'aumento delle entrate sono condizionati anche dall'ammmodernamento

del materiale rotabile e degli impianti: non intendo, quindi, dire che il *deficit* odierno della rete avrebbe dovuto essere assolutamente contenuto nei limiti sopraindicati, ma non posso fare a meno di rilevare la forte differenza che intercorre fra questi 3 miliardi 750 milioni e i 62 miliardi 948 milioni del bilancio di previsione di quest'anno.

Non meno significativo, del resto, è il confronto fra gli attuali disavanzi per chilometro delle linee ad esercizio privato e quelli delle ferrovie dello Stato. È vero che diverse ferrovie in concessione, specialmente nel nord, hanno tariffe superiori a quelle delle ferrovie dello Stato; ma è vero che queste ultime hanno potuto fruire di finanziamenti che sono invece del tutto mancati, in generale, alle linee private.

D'altra parte, se noi analizziamo le spese di esercizio delle singole linee, specie di quelle più secondarie per cui la determinazione dei costi di un servizio razionale e moderno si presenta più facile, si vede come queste spese siano enormemente superiori al necessario, senza che per altro i servizi siano adeguati alle esigenze odierne.

Quando, per esempio, si parla di sopprimere, perché passivo, il breve tronco ferroviario che allaccia — siamo ancora in Toscana — Colle Val d'Elsa alla linea Empoli-Siena, non posso fare a meno di rilevare, onorevole ministro, che le spese di quella ferrovia sono circa tre volte superiori a quelle che potrebbero essere con un servizio di automotrici a carattere tramviario, che assicurerebbe anche introiti assai superiori a quelli dell'attuale, lento, scomodo e dispendioso trenino a vapore.

Ma l'automotrice o l'elettromotrice non basta da sola a risolvere tutti i problemi tecnici ed economici delle nostre ferrovie, perché alla motorizzazione o alla elettrificazione delle linee corrispondono spesso una mentalità organizzativa e regolamenti di esercizio ancora completamente basati sulla trazione a vapore.

Non sto qui a ripetere quanto già ebbi a dire lo scorso anno riguardo a quelle prescrizioni e norme di esercizio che, se sono giustificate da ragioni di sicurezza su linee importanti dove circolano treni pesanti a forte velocità, risultano invece eccessive ed eccessivamente onerose su linee secondarie dove viaggia una sola automotrice o due al massimo. Sono necessari uno snellimento ed una semplificazione dei servizi, agli effetti di una maggiore velocità commerciale e soprattutto di una più razionale utilizzazione del perso-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

nale, di cui oggi si notano sprechi ingiustificati che determinano appunto quei costi di esercizio esagerati. Rivelavo già lo scorso anno come non si comprenda, ad esempio, perché nella cabina di guida di una automotrice debbano trovarsi due guidatori, soprattutto su linee secondarie, quando su un autobus, la cui guida è assai più faticosa e pericolosa, non vi è che eccezionalmente un autista di riserva. È chiaro che i due mezzi dovrebbero essere posti sullo stesso piano, riducendo gli agenti dell'automotrice a due in tutto, come per gli autobus, e riducendo molti dei compiti che oggi il personale di scorta delle ferrovie è obbligato a disimpegnare. In tal modo si eliminerebbe l'assurdità che il costo vivo di una corsa di automotrice risulti superiore a quello di un autobus, cosa contraria a ragione tecnica, ma determinata principalmente da disposizioni di ordine burocratico.

Ma vi è un altro problema di particolare importanza economica, soprattutto immediata, sul quale mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro e della Camera, cioè quello della scarsa utilizzazione del parco delle automotrici. In un momento in cui il bisogno di queste macchine è particolarmente sentito, per sostituire la trazione a vapore nel più breve tempo possibile, con i conseguenti benefici economici, ritengo che la percorrenza massima oggi stabilita per ogni automotrice in 250 chilometri al giorno debba ritenersi inadeguata alle possibilità del mezzo, ove si pensi che vi sono autobus in servizio urbano, notoriamente logorantissimo, che raggiungono percorrenze analoghe in alcuni casi.

Per questo mi permetterei di proporre all'onorevole ministro di voler esaminare obiettivamente, in un quadro di economia generale, l'opportunità di elevare da 250 a 400 chilometri al giorno la percorrenza delle automotrici, sperimentando praticamente i risultati e tenuto conto che ciò equivarrebbe ad aumentare del 60 per cento la dotazione attuale di tali mezzi.

Altro elemento di grande rilievo economico per l'acquisizione del traffico è lo studio accurato degli orari in relazione alle concrete esigenze degli utenti: specialmente nelle linee a carattere locale vi sono correnti di traffico legate a determinate ore, che bisogna ad ogni costo servire se non si vuol perdere la maggior parte dei viaggiatori a vantaggio dei servizi concorrenti. Per esempio, non vi è da meravigliarsi se la linea Livorno-Colle Salvetti non va bene: a parte la trazione a vapore, un treno che arriva a Livorno alle 8,30 non serve

impiegati né studenti, mentre un intervallo di circa 7 ore fra due treni successivi in partenza da Livorno (7,12-14,02) è sufficiente a rendere inutilizzabile una linea a carattere specificatamente extraurbano come questa.

Sempre in tema di acquisizione di traffico, è particolarmente importante per il bilancio delle ferrovie il campo delle merci, in quanto è in esso che la concorrenza ha influito in modo più sensibile che non nel trasporto dei viaggiatori. Del resto, la relazione dell'onorevole Menotti a questo punto presenta dei dati molto interessanti.

Il problema merita un'attenta e profonda disamina, specie in relazione ad alcuni suoi aspetti meno conosciuti eppure molto rilevanti. È noto che il traffico merci è notevolmente diminuito su molte linee, anche se nel complesso della rete il numero delle tonnellate spedite è uguale all'anteguerra, mentre si ha un vantaggio come tonnellate chilometro per la maggior percorrenza media di ogni trasporto (chilometri 288 anziché 244) fenomeno inverso a quello che si verifica nel traffico viaggiatori dove, come già ebbi occasione di far notare l'anno scorso, il fortissimo incremento è dovuto maggiormente al traffico locale, sì che la percorrenza media per viaggiatore è scesa da chilometri 70,5 a chilometri 56,2.

Molto si può fare anche per il recupero del traffico merci: per tale scopo si possono proporre sia provvedimenti di carattere generale che investano problemi di politica dei trasporti, sia provvedimenti di carattere interno delle ferrovie che rimuovano intralci burocratici, oggi pregiudizievole per l'afflusso del traffico.

Fra i provvedimenti del primo tipo, mi sia consentito di richiamare l'attenzione dell'Assemblea sulla legge approvata lo scorso anno nella Germania occidentale per un razionale coordinamento non coercitivo dei diversi mezzi di trasporto, tendente a riportare alle ferrovie una buona parte del traffico merci e nello stesso tempo a decongestionare il traffico stradale nell'interesse dell'automobile privata, finanziando con i proventi delle nuove tasse il miglioramento sia delle strade che delle ferrovie.

Ritengo opportuno riferire qui i punti fondamentali di questa legge, anche per confutare una volta di più il diffuso slogan di un contrasto insanabile fra strada e rotaia, e dimostrare che invece si può fare una politica che avvantaggi contemporaneamente ferrovia e automobile privata, in

quanto entrambe risentono le conseguenze negative di uno sviluppo esagerato degli autotrasporti pesanti.

Il provvedimento di cui parlavo stabilisce: una riduzione del 20 per cento della tassa di circolazione delle autovetture; una riduzione della suddetta tassa — basata non più sulla tara ma sul peso totale a pieno carico — per i piccoli veicoli, e un forte aumento di essa per gli automezzi pesanti; un aumento dell'imposta sul gasolio fino a un livello quasi uguale a quello della benzina (aumento del 71 per cento); 4°) un forte aumento, progressivamente applicabile entro il 30 aprile 1958, sull'imposta dei trasporti merci in conto proprio oltre i 50 chilometri, per cui tale imposta diverrà di lire 7,50 per tonnellata-chilometro.

Il gettito di questo provvedimento fiscale permetterà una assegnazione annua di 290 milioni di marchi alla rete statale (115 per nuove autostrade e 175 per la viabilità ordinaria) e di 155 milioni di marchi al miglioramento delle ferrovie (145 alle ferrovie statali e 10 a quelle private).

Come si vede, le ragioni che hanno determinato questa legge sono le seguenti: la necessità di alleggerire la circolazione stradale, saturata dagli autotrasporti pesanti, nonostante la modernissima rete di autostrade che esiste in Germania; l'insufficiente contributo degli autotrasporti pesanti alle spese di manutenzione stradale che, come da noi, gravano quasi esclusivamente sulle autovetture; la necessità di reperire fondi per il miglioramento della rete stradale e ferroviaria, nonché per il risanamento del deficit delle ferrovie.

Poiché tali ragioni sussistono tutte anche nel nostro paese, dove in più vi è una fortissima concorrenza di autotrasporti viaggiatori che non esiste in Germania o in altre nazioni (vedasi, per esempio la Svizzera), sono evidenti i notevolissimi vantaggi che una legge analoga apporterebbe da noi sia agli automobilisti privati che alle ferrovie. Nel caso nostro, potrebbe inoltre far carico ai fondi così ricavati un sussidio di esercizio per migliorare ed intensificare il collegamento automobilistico fra gli scali ferroviari e i centri da essi distanti, al fine di offrire anche alle località più isolate numerose corse giornaliere che ne faciliterebbero gli scambi, i commerci e lo sviluppo economico e sociale.

Provvedimenti di questo genere non sono tuttavia sufficienti da soli a riportare il traffico alle ferrovie, se da parte di queste ultime non si è disposti a fare un po' di

autocritica e a rivedere molti metodi e regolamenti antiquati per le esigenze della vita moderna.

Mentre per il traffico su brevi distanze il trasporto merci è reso difficile dal problema della presa in consegna a domicilio del mittente e resa a domicilio del destinatario, che influiscono fortemente sul costo, a meno che non trattisi di stabilimenti rapportati alle ferrovie, nel caso di trasporti a grande distanza le ragioni per cui il pubblico diserta la ferrovia si possono raggruppare in due categorie principali: vi sono cioè le cause indipendenti dalle ferrovie, e le cause dipendenti da vecchi sistemi tariffari e di regolamentazione dei trasporti.

Di cause indipendenti delle ferrovie ve ne sono parecchie, ed io mi limiterò ad indicare qualcuna.

Evasioni fiscali. In un'altissima percentuale dei casi, il mittente preferisce l'autotrasporto perché con questo mezzo può sfuggire al pagamento dell'imposta generale sull'entrata ed al controllo dell'intendenza di finanza agli effetti della imposta sui redditi. È infatti noto che tutte le spedizioni e gli arrivi per ferrovia sono a disposizione dell'intendenza di finanza per i controlli annuali e di questi essa si vale per avere una idea della produzione delle varie industrie. A questo riguardo, si potrebbero citare degli esempi veramente interessanti.

Sovraccarico degli autoveicoli: gli automezzi possono contenere le tariffe ad un basso livello sovraccaricando l'automezzo oltre i margini consentiti dalle norme di legge. È una consuetudine diffusissima che raramente viene perseguita. Se le norme di circolazione fossero veramente rispettate non sarebbe remunerativo applicare certi prezzi.

Diverso trattamento del personale: il costo del personale, per quanto possa essere ben pagato, è basso per le ore che questo è costretto a passare in macchina. Nei lunghi percorsi, invero, due autisti alternano le ore al volante con brevi riposi nella cuccetta della cabina o addirittura nel sedile, con quanta garanzia per la costante attenzione che il volante richiede è facile immaginare.

Assicurazione per la responsabilità civile: mancando l'assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile, che nel caso di automezzi è molto forte, la massa degli autotrasportatori hanno una riduzione di spese senza alcun rischio.

Inadeguatezza dell'onere per la manutenzione della sede: gli automezzi per trasporto merci non pagano tasse adeguate

alla manutenzione che per il loro peso e per la percorrenza chilometrica annua impongono alle strade specie provinciali e comunali, inadeguate al traffico pesante. L'onere che ne deriva e che in definitiva va poi a fare carico alla società, costituisce un onere imputabile agli automezzi, in corrispondenza alla parte di *deficit* sostenuto dallo Stato per la manutenzione della sede stradale delle ferrovie.

Divieto di transito di carri ferroviari su strade nazionali: fra gli intralci che derivano alle ferrovie da enti statali, vorrei ricordare il divieto posto dall'«Anas» al transito su strade nazionali dei carri ferroviari trasportati a domicilio dalle tratte sugli appositi carrelli: mi sembra che, trattandosi sempre di brevi tratti percorsi da questi veicoli sarebbe opportuno che tale divieto non sussistesse, almeno in generale, salvo eventualmente tratti eccezionali in condizioni di viabilità molto difficile.

Trasporti di bestiame: questi trasporti si fanno quasi sempre con automezzi, e la ragione principale è che alla lettera di vettura deve essere allegato un certificato del veterinario che dichiara il bestiame non soggetto a malattia infettiva. A destinazione, il bestiame deve poi essere nuovamente visitato dal veterinario. Ciò naturalmente richiede oltre che una notevole maggiore spesa, anche una perdita di tempo poiché il veterinario non sempre è facilmente reperibile. Tutti questi intralci per gli autotrasportatori non ci sono; essi non provvedono nemmeno alla disinfezione regolamentare del mezzo.

Vi sono poi cause dipendenti dai vecchi sistemi tariffari e dalla regolamentazione dei trasporti. Di fronte alla elasticità dei trasporti automobilistici, alla facilità di determinare il costo del trasporto, alla facilità del carico a domicilio e alla resa a destinazione, sta una regolamentazione antiquata, farraginoso, burocratica, ed un sistema tariffario assolutamente inadeguato alle esigenze attuali.

Citeremo alcuni degli esempi più importanti che contribuiscono in maggior misura a distogliere il traffico dalle ferrovie.

Instradamento del traffico: secondo la regolamentazione dei trasporti è prescritto che un trasporto fra due stazioni delle ferrovie dello Stato debba percorrere le sole linee dello Stato anche se vi è un percorso più breve attraverso tratti di ferrovie in concessione. Per esempio: un trasporto che da San Giovanni Valdarno debba raggiungere Siena deve fare il percorso: San Giovanni Valdarno-Arezzo-Chiusi-Sinalunga-Siena e non il per-

corso più breve: San Giovanni Valdarno-Arezzo-Sinalunga-Siena, più breve di 40 chilometri. Ciò perché il tratto Arezzo-Sinalunga non fa parte delle ferrovie dello Stato. Ne consegue che il cliente dovendo spendere una cifra troppo forte trasporta la merce con automezzi. Questa disposizione ormai superata dovrebbe essere abolita, con vantaggio per le ferrovie dello Stato e per quelle concesse all'industria privata. Gli autotrasportatori quando percorrono una strada non guardano se essa appartiene allo Stato od ai comuni!

Richiesta dei carri, carico e scarico, tasse di sosta e di raccordo; maggiore correttezza verso lo speditore: anche su questo punto ci sarebbe molto da dire, con esempi molto eloquenti.

Antiquato sistema tariffario: basta dare un'occhiata al « Repertorio della nomenclatura delle cose » per avere una idea della absurdità dell'attuale sistema tariffario dove si fa distinzione fra legno con la corteccia o senza, fra legno squadrato con l'ascia o segato, fra ferro in lingotti o laminati, più tenendo conto della qualità e prezzo della merce che dell'utilizzazione del carro; quando sarebbe tanto semplice basarsi per la tassazione sulla utilizzazione dei carri, riservandosi poi per la merce di qualità a garanzia del trasporto di assicurarli a richiesta del cliente secondo le norme delle comuni assicurazioni sui rischi. Gli autotrasportatori non fanno mai differenza sulla qualità della merce ma sulla resa totale del trasporto. Con ciò vengono riservate alla ferrovia le merci voluminose, ed agli autotrasportatori quelle che danno buona resa.

Costo dei trasporti: il costo dei trasporti per ferrovia, anche per gli stabilimenti raccordati, tenuto conto delle tasse di raccordo e del costo degli impianti di binario occorrenti nell'interno degli stabilimenti, è più alto di quello dei trasporti automobilistici. Le ferrovie dello Stato concedono riduzioni tariffarie notevoli, ma subordinate all'impegno da parte delle aziende ad un determinato minimo di trasporti. Le aziende in genere sono contrarie a prendere impegni, e le ferrovie perdono i trasporti. Sarebbe più semplice, come qualche concessionario pratica, concedere riduzioni di tariffe in percentuale progressivamente crescente a partire da un minimo facilmente superabile. In questa maniera si può ottenere qualche cosa, nell'altro modo no. Tutti, commercianti, speditori, industriali, professionisti concedono riduzioni ai buoni clienti.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

Servizio a domicilio: estendere il più possibile la presa in consegna e la rosa delle merci a domicilio, sia in piccole partite che a carro completo, perché ciò contribuisca come è evidente a diminuire una delle maggiori ragioni di concorrenza dei mezzi automobilistici. E far conoscere maggiormente al pubblico i servizi e le provvidenze al riguardo.

Tutte queste ragioni ed altre di minore importanza (e che possono in gran parte se non tutte essere con un po' di buona volontà eliminate), contribuiscono alla diserzione dalle ferrovie a tutto vantaggio dei mezzi automobilistici, determinando così nella maggior parte dei casi il *deficit* delle ferrovie sia dello Stato che concessionarie, che prima della guerra non esisteva o quasi.

E così potremmo continuare. Ma mi rendo conto che sono problemi di secondaria importanza in confronto a quelli di fondo così egregiamente affrontati dall'onorevole relatore.

La relazione del collega Menotti molto opportunamente sdrammatizza il problema del *deficit* ferroviario, riportando le cifre che gravano sul bilancio delle ferrovie dello Stato per oneri sociali, cifre che equivalgono circa al disavanzo consuntivo dell'azienda. Sono d'accordo con lui nell'affermazione che determinati oneri sociali e politici debbono gravare sulle ferrovie, quali erogatrici di un servizio pubblico destinato a favorire in particolar modo determinate categorie di persone o determinati settori della economia che in uno Stato democratico debbono trovare comprensione ed attenzione; e che non basta, quindi, l'argomento di questi oneri per accantonare il problema del disavanzo, tanto più che si è visto come questo possa essere ridotto e forse annullato senza ricorrere a mutilazioni della rete. Ma non si può ammettere tuttavia che tali oneri debbano gravare totalmente e senza contropartite su un bilancio che ha una sua fisionomia industriale, cui spesso si fa richiamo.

Vi è nella relazione una utile distinzione di questi oneri in due categorie: 1°) per minori entrate, pari a circa 40 miliardi; 2°) per maggiori spese, pari a circa 27 miliardi.

I primi hanno realmente un carattere politico-sociale, come risulta dalle voci riportate nella relazione, ed è pertanto opportuno che continuino ad essere a carico del bilancio delle ferrovie dello Stato, con le contropartite che vedremo; ma i secondi altro non sono che spese che debbono far capo ad altri ministeri e che vengono scaricate sulle ferrovie come espediente contabile

burocratico, senza alcun contenuto sociale. Pertanto la quota relativa deve effettivamente essere detratta dal *deficit* ferroviario, per esattezza amministrativa.

L'accettazione degli oneri di carattere sociale, di cui alla prima categoria, implica però per le ferrovie il diritto di essere considerate servizio di utilità pubblica, con la conseguenza che le spese sostenute dallo Stato per i relativi impianti e mezzi debbono essere considerate opere pubbliche e non attrezzature industriali, cioè debbono risultare a carico dell'esercente, sia azienda di Stato che privato, le spese di esercizio, la manutenzione completa ed i fondi di rinnovo; ma non ammortamento e interessi, in quanto si tratta di un patrimonio pubblico che ha una sua funzione economico-sociale e che si mantiene intatto nel tempo in virtù della manutenzione e dei fondi di rinnovo. Sulla rete stradale non gravano le quote di ammortamento e gli interessi.

Questo argomento ha importanza anche per le ferrovie dello Stato, che, se non erro, seguono solo in parte il criterio sopra indicato; ma è soprattutto di interesse fondamentale per quanto riguarda le linee in concessione.

Quando si parla di linee deficitarie, specie di quelle con coefficiente di esercizio molto elevato, difficilmente viene presa in considerazione la responsabilità di chi dirige questi servizi, e si preferisce dichiarare senz'altro insanabile una ferrovia il cui traffico sia ridotto quasi a zero, anziché ricercare e contestare le ragioni, sempre contingenti ed ovviabili, che hanno determinato il depauperamento. Analogamente non si valuta il contributo di traffico che questa linea potrebbe dare alle altre se ben gestita, ma solo ciò che dà nella situazione attuale.

In questi casi, che riguardano linee secondarie sia dello Stato che di certe società private, non si può certo continuare indefinitamente a far camminare i treni quasi vuoti, lasciando perdere il traffico che sempre esiste dove c'è una ferrovia; né può considerarsi un rimedio la proposta dello smantellamento della linea: la soluzione migliore è quella di invitare dei privati e gli enti locali a presentare progetti di risanamento cui provveda lo Stato (magari in quattro o cinque annualità), con impegno da parte dei concorrenti (opportunamente garantito finanziariamente con depositi o vincoli patrimoniali) di assicurare l'esercizio entro determinati ed impegnativi limiti economici, con regolare e perfetta manutenzione e accantonamento delle quote di

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

rinnovo. In tal modo lo Stato, con la sola spesa iniziale recuperabile in brevissimo tempo sulla diminuzione del *deficit*, assegnando la gestione in base al progetto migliore, garantirebbe servizi efficienti a tutte queste zone con una spesa ridotta e già nota in precedenza in forma di normale sovvenzione; con la possibilità di estromettere in qualsiasi momento il concessionario che non adempisse ai propri doveri. Ovviamente una gestione a carattere nettamente industriale nell'aspetto finanziario è invece giustificata nei casi di linee private con esercizio attivo.

Considerando, sulla base di questi concetti, la situazione delle aziende private, credo che si possa giungere ad un unico bilancio ferroviario nazionale che comprenda linee ad esercizio statale e ad esercizio privato in uno spirito di mutua collaborazione nell'interesse generale. Si avrebbe così un bilancio in cui verrebbero iscritte al passivo le spese di esercizio delle ferrovie dello Stato e la cifra totale delle sovvenzioni statali di esercizio alle linee secondarie private, quale contropartita dell'afflusso di traffico da esse fornito alle linee più importanti e degli altri oneri sociali già noti; e ne risulterebbe un quadro organico e completo della situazione ferroviaria italiana, in termini di maggiore esattezza. Né per altro l'aggiunta di questa quota di sovvenzioni varierebbe sensibilmente quella ch'è oggi la fisionomia del bilancio delle ferrovie dello Stato, in quanto le sovvenzioni per le attuali linee in concessione ammonteranno, ad ammodernamento compiuto, ad un totale di 5 miliardi, mentre le spese dell'azienda statale risultano essere oltre 343 miliardi: quindi un'incidenza inferiore all'1,5 per cento, che non modifica affatto quella possibilità di raggiungere il generale pareggio, in cui crediamo fermamente se, anziché continuare a carezzare programmi di cosiddetto « ridimensionamento », si seguiranno altri più razionali criteri anche secondo quanto siamo andati fin qui esponendo.

La vitalità del sistema ferroviario è del resto dimostrata in modo inequivocabile dal fatto che, nonostante le difficoltà causate dal disavanzo, ad un aumento medio di 33 volte delle tariffe rispetto all'anteguerra, corrisponde un incremento 52 volte superiore degli introiti, per il maggiore traffico; un ulteriore forte aumento di questo, particolarmente nel settore merci, può portare al pareggio generale senza ritocchi tariffari notevoli: ciò giustifica la richiesta di una equa limitazione della concorrenza, nei limiti di quel rispetto che è garantito ad ogni altro servizio pubblico,

dalle poste alle aziende elettriche e telefoniche, alle farmacie, agli stessi trasporti urbani.

Non credo, onorevole ministro, di abusare della sua cortesia se, dopo questa panoramica trattazione relativa ai problemi generali della nostra rete ferroviaria ed al dibattito sulla soppressione o meno di alcune linee, io fermi un po' l'attenzione su alcuni importanti problemi particolari, specialmente toscani. Innanzitutto il mio pensiero va alla decennale questione della « faentina », per la quale mi risulta che il collega Cappugi ha presentato un ordine del giorno, a cui fin da questo momento mi associo.

Mi sono più volte intrattenuto su questo argomento: due anni fa, l'anno scorso. Tuttavia mi consenta almeno che riferisca qualche dato di grande attualità. Fra circa un mese dovrebbe riaprirsi all'esercizio il tratto Borgo San Lorenzo-Crespino, che costituisce una tappa di prim'ordine nella ricostruzione della linea, comprendente il valico appenninico e numerose importanti opere d'arte. Ma, purtroppo, mancano ancora 10 chilometri al congiungimento con Marradi, ed i lavori per la ricostruzione di questo tratto, che pure non presentano particolari difficoltà e non richiedono spese rilevanti, sono ancora lungi dall'essere avviati a conclusione. Non si può non fare a meno di rilevare l'assurdo di un simile metodo di ricostruzione a pezzetti, che sacrifica nello stesso tempo le popolazioni e il bilancio dello Stato, rendendo più dispendiosi i lavori e mantenendo in esercizio per anni tronchi di linea di scarsa utilità e di traffico necessariamente limitato. Ricordo che alcuni dei principali viadotti del tronco Borgo San Lorenzo-Marradi erano già costruiti ai primi del 1948, e che alcuni tratti della linea, comprendenti anche qualche galleria, erano rimasti intatti dalla guerra. Sembrava quindi logico che i lavori per il riallacciamento di Borgo San Lorenzo con Marradi venissero rapidamente eseguiti, e tutti insieme, onde riaprire la linea al traffico come collegamento interregionale: invece, per un breve tratto di dieci chilometri tutto ciò non accadrà, e vien quasi fatto di domandarsi se ciò non abbia lo scopo di dimostrare che la linea è molto passiva, perché essa venga del tutto abbandonata. E pensare che fino ad oggi per la « faentina » sono stati spesi un miliardo e 880 milioni di lire: con poche altre centinaia di milioni si completerebbe la linea! Non si dispiaccia pertanto il ministro se mi permetto di sollecitarlo a voler prendere — come mi risulta stia facendo — in considerazione questo problema, e nel frattempo —

in attesa cioè che si abbia il completamento e, ci auguriamo, l'elettrificazione della linea — a voler studiare ed adottare provvedimenti di carattere contingente.

Fra questi, ne segnalo alcuni che ritengo indispensabili. In particolare i seguenti quattro: istituzione di biglietti a tariffa speciale fra Firenze e le stazioni di Panicaglia, Ronta, Crespino, esposte alla concorrenza onde far sì che l'inconveniente del maggior percorso via Pontassieve non incida sul prezzo del biglietto allontanando i viaggiatori dalla ferrovia, al cui uso è invece necessario riabilitarli dopo 12 anni di interruzione: istituzione di un servizio automobilistico di collegamento Crespino-Marradi in coincidenza immediata con tutti i treni a Crespino e nei limiti del possibile anche a Marradi, con tariffa ferroviaria che permetta l'emissione di biglietti fra Firenze e Marradi-Faenza, come se la linea fosse già riattivata interamente; ridimensionamento (qui è il caso di dirlo) dei servizi automobilistici fra Marradi e Firenze, con riduzione delle corse attuali: in compenso, come già detto, le tariffe ferroviarie da e per Firenze non dovranno superare quelle delle autocorriere, nonostante il maggior percorso; istituzione di corse con automotrici in servizio diretto fra Crespino e Firenze, con orari ben studiati che tengano particolare conto, nella stagione estiva, delle esigenze di coloro che si recano a villeggiare nelle zone di montagna servite dalla ferrovia.

I provvedimenti suddetti possono ridurre in parte gli inconvenienti derivanti dal già lamentato frazionamento della linea ferroviaria, ma si tratta pur sempre di espedienti per rimediare una situazione difficile cui bisogna ovviare al più presto in modo radicale completando urgentemente il tratto Crespino-Marradi e affrontando subito dopo i 21 chilometri che ancora rimangono da ricostruire fra Caldine e San Piero a Sieve, nonché il problema della promessa elettrificazione dell'intera linea. Soprattutto insisto sulla celerità con cui debbono essere condotti i lavori, di completamento della « faentina », anche per evitare che si abbia l'impressione da parte delle popolazioni interessate che esse siano prese in giro unitamente a coloro, e sono molti — parlamentari ed autorità — che si battono per la riattivazione di questa linea. Anche su questo argomento più volte ci siamo intrattenuti: recentemente ed esaurientemente nell'ottobre scorso. Purtroppo la risposta è stata data dalla notizia della deliberazione di non ricostruire questo tratto: notizia che ha suscitato lo sdegno delle popolazioni dell'Argentario e la

compatta reazione degli esponenti amministrativi e politici locali. Sta di fatto che la mancata riattivazione di questa linea pregiudica non solo tutto lo sviluppo commerciale e turistico di una delle plaghe più ridenti e di sicuro avvenire della nostra regione toscana, ma, addirittura, gli stessi interessi delle ferrovie dello Stato, che per la mancanza di questi quindici chilometri di linea perdono molti viaggiatori sul tratto Orbetello-Roma (150 chilometri) e Orbetello-Grosseto (chilometri 38), essendovi in concorrenza autoservizi diretti. Altre gravi perdite si hanno naturalmente nel settore merci.

Particolarmente pregiudicata risulta l'attività portuale di Porto Santo Stefano per la mancanza di allacciamento alla rete ferroviaria nazionale: la prova più clamorosa di ciò si è avuta quando questa località, posta in ballottaggio con Civitavecchia per lo scalo del traghetto con la Sardegna, si è vista scartata nonostante le caratteristiche di esposizione più favorevoli per l'attracco, proprio per la mancata riattivazione del tronco ferroviario. Porto Santo Stefano ha già sofferto abbastanza per la guerra, con il suo 95 per cento circa di case distrutte: la ricostruzione ed il potenziamento del breve tronco ferroviario che lo allaccia alla linea Genova-Roma è un doveroso atto di giustizia che non può essere più oltre rinviato, come la popolazione locale chiede insistentemente da tempo.

Problema non dissimile di quello di Porto Santo Stefano, sia pure in forma meno grave, è quello della linea Follonica-Massa Marittima: l'avvenire di questa ferrovia, che prima della guerra era notevolmente attiva anche col solo traffico merci, è legato allo sviluppo dell'importantissimo bacino minerario da essa servito: mi risulta, infatti, che le grandiose opere attualmente in corso per la valorizzazione della miniera di Boccheggiano porteranno ad una produzione mineraria notevolmente superiore alla portata massima della teleferica che trasporta oggi i minerali alla stazione ferroviaria di Scarlino e ai pontili d'imbarco, donde la prospettiva di un volume di traffico per la ferrovia più che sufficiente ad assicurarne un sano andamento economico.

Il problema non è immediato, in quanto si prevede che tale nuova situazione di traffico verrà a crearsi fra circa due anni: non si richiedono, quindi, per ora provvedimenti al riguardo, ma solo che non venga pregiudicata con decisione di smantellamento una situazione per cui si prevedono importanti sviluppi. Un'altra questione che merita la

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

più attenta considerazione è quella del tronco ferroviario Poggibonsi-Colle Val d'Elsa, cui ho già accennato nella prima parte di questo discorso, oltre che nell'intervento dello scorso anno, e per la quale ho presentato giorni or sono anche un'interrogazione. Si insiste ancora per sopprimere questo breve tronco, portando come giustificazione le spese ed il *deficit*. Il servizio attuale è vetusto e antieconomico, e non può dare alcuna indicazione efficace sulle reali possibilità della linea, che viene percorsa oggi in ben 22 minuti, quando ne basterebbero 8-10 al massimo per una automotrice. Le spese di questa linea, se razionalmente gestita con un regolare servizio di automotrici, sono assolutamente minime, in quanto la stazione di Poggibonsi è già presidiata per la linea Empoli-Siena, mentre quella di Colle, per quanto riguarda il servizio viaggiatori, almeno, potrebbe anche essere servita dal solo personale del treno, o al più da un assunto per il servizio merci: per la manutenzione una squadra è sufficiente per questa linea e per un tratto della Empoli-Siena; restano infine due agenti per automotrice, cioè cinque in tutto con la riserva se vi sono due turni giornalieri, ossia circa 16 ore di servizio. Fate i conti relativi, aggiungetevi il costo vivo dei treni di un intero anno (disimpegnandoli con automotrici, che possano portarsi dietro anche un carro merci per volta senza spese speciali) e vedrete che la cifra risulterà molto diversa da quella riportata per questa linea nella relazione Bima: all'incirca un terzo. Considerate poi che questa ferrovia ha la rarissima fortuna di avere stazioni centralissime; quella di Colle Val d'Elsa costituisce addirittura uno dei lati della piazza centrale del paese; nessun *handicap* quindi nei confronti dei servizi automobilistici, ma al contrario condizioni ideali e del tutto eccezionali per poter disimpegnare perfettamente tutto il servizio senza sussidio di altri mezzi. Perciò un comodo servizio di automotrici, specie se con corse dirette per Firenze e Siena, ha notevoli prospettive di aumenti di traffico e di introiti: e il problema del *deficit* si ridurrebbe al massimo a una cifra di 4 o 5 milioni annui che potrebbe esservi benissimo anche con un servizio di autobus alle stesse condizioni tariffarie e di trattamento del personale. Inoltre la scomparsa di questa linea porterebbe una inevitabile perdita di traffico alla Empoli-Siena, probabilmente superiore all'eventuale *deficit* di questo tronco economicamente esercito.

Ragionamenti analoghi valgono per il bilancio della linea Livorno-Colle Salvetti,

della quale ho già trattato lo scorso anno, suggerendo utili provvedimenti, e che è pure minacciata di soppressione: questa ferrovia ha dimostrato sufficientemente la sua utilità in tempo di guerra, ed inoltre essa fa parte della nuova linea diretta Livorno-Pontedera, classificata fra quelle da eseguire in un primo tempo nel piano regolatore delle ferrovie pubblicato nel 1953.

Esauriti i problemi che riguardano direttamente l'esistenza di linee della regione toscana, debbo ritornare, per il terzo anno consecutivo, sulla questione del collegamento ferroviario diretto Arezzo-Grosseto, con diramazione per Siena, insistentemente richiesto da tutti i principali enti delle tre province ed ancora una volta negato dalle ferrovie dello Stato.

Sembrava ormai certo che questo collegamento si iniziasse con una prima coppia di automotrici dall'entrata in vigore del nuovo orario estivo: tutti i dirigenti del compartimento di Firenze erano d'accordo, e le popolazioni interessate attendevano l'ultima conferma ormai sicura per le precedenti notizie.

Ma l'iniziativa sembra che sia naufragata. È possibile che non si sia adeguatamente capita l'importanza di questa celere e diretta comunicazione trasversale della penisola, soprattutto nella stagione estiva? Mi consenta, onorevole signor ministro, a questo riguardo di rivolgerle un pressante invito a voler personalmente e con decisione intervenire perché questo attesissimo servizio della regione (che è poi anche la sua) divenga finalmente realtà concreta con l'orario ferroviario del 3 giugno prossimo venturo.

E concludo questo mio intervento, forse troppo lungo, con alcuni rilievi e raccomandazioni riguardanti l'applicazione della legge n. 1221, relativa all'ammodernamento delle ferrovie in concessione.

Me ne fornisce lo spunto la relazione dell'onorevole Menotti quando, riportando l'elenco dei provvedimenti fino ad oggi adottati, conferma, con le cifre, quanto io avevo lamentato già l'anno scorso, e cioè l'assoluta insufficienza dello stanziamento assegnato a questa legge. Infatti i fondi sono finiti, mentre restano ancora diverse linee, anche molto importanti, da ammodernare: e ciò avviene nonostante che la commissione incaricata della applicazione di questa legge abbia falciato tutto ciò che ha potuto.

Debbo sinceramente dare atto a questa commissione che il suo lavoro è stato compiuto con notevole serietà e grande compe-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

tenza, purtroppo nei limiti di uno stanziamento del tutto insufficiente. Un solo rilievo importante di carattere generale debbo fare sui criteri da essa seguiti: quello di aver basato lo studio di ammodernamento delle diverse linee solo sui progetti presentati dalle società concessionarie. Ciò ha portato in alcuni casi a soluzioni che, se rispondono all'interesse delle società esercenti, sono assolutamente contrarie agli interessi delle popolazioni servite da tali linee; mentre altre soluzioni più rispondenti a questi ultimi non sono state neppure esaminate.

Così si rileva, che in molti casi, lo smantellamento della ferrovia è stato deliberato per volere della società concessionaria; e la commissione si è trovata di fronte a progetti in tal senso oppure a progetti in cui il potenziamento ferroviario veniva fatto apparire costosissimo ed apportatore di risultati inadeguati alle esigenze della zona; mentre in realtà la situazione era ben diversa. Il più tipico e ingiusto di questi casi è quello della ferrovia Siracusa-Ragusa-Vizzini: altri esempi sono quelli delle ferrovie Varesine della Porto San Giorgio-Fermo-Amandola, della Verona-Caprino-Garda.

È comprensibile che la commissione, per mancanza di fondi, abbia accettato o addirittura favorito tale criterio: ma è profondamente ingiusto che linee di importanza notevolissima vengano sacrificate, quando altri concessionari o altri dirigenti tecnici avrebbero saputo farle rientrare sicuramente entro i termini previsti dalla legge n. 1221, per la quale è urgente adeguare lo stanziamento relativo alle reali esigenze dell'ammodernamento ferroviario per dare alle linee la necessaria funzionalità; poiché ad esso è legato, come è noto, e le cifre lo dimostrano, anche il problema del risanamento economico e finanziario delle aziende.

Non si parli di richieste esagerate o di denari gettati via: oltre alle ragioni tecniche ed economiche già illustrate, vi è il problema della disoccupazione locale e del lavoro ad alcune industrie che ne hanno molto bisogno; infine vi è la volontà delle popolazioni che in democrazia deve pure avere il dovuto valore. In Svizzera questi problemi vengono nientemeno sottoposti ad un *referendum* popolare, e varie ferrotranvie sono state ammodernate proprio in seguito ad una tale votazione.

La fondatezza della mia richiesta, del resto, è dimostrata da un confronto: per ammodernare circa 7.700 chilometri di linee ferrotranviarie, funicolari, funivie, ecc., sono

stati stanziati 18 miliardi; per la sistemazione di una linea delle ferrovie dello Stato lunga 35 chilometri (Paola-Cosenza), indubbiamente importante ma che ha un *deficit* per chilometro di lire 8 milioni 345 mila (dati forniti dalla relazione Bima), si ha notizia dai giornali che sono stati concessi circa un mese fa ben 11 miliardi e 600 milioni. La sproporzione fra i due casi è evidente, tanto più che nel secondo il pur necessario potenziamento poteva essere fatto con l'elettrificazione e non con la modificazione del tracciato, e si sarebbe forse speso solo 1 miliardo e mezzo, compreso il materiale rotabile. Se si è potuto concedere quel finanziamento, perché negare il necessario ad altre ferrovie, quando con una cifra molto inferiore a quella si possono risanare centinaia di chilometri di ferrovie ora condannate allo smantellamento sebbene in condizioni economiche enormemente più favorevoli? Mi riferisco in particolare, oltre ai casi già ricordati, ad alcune ferrovie sarde ed a ferrovie non ancora ricostruite, quali la Orbetello-Porto Santo Stefano, ed a molte altre linee, soprattutto delle ferrovie dello Stato, che stanno andando in rovina per il mancato ammodernamento che ne causa la scarsità di traffico, la deficienza dei servizi e la paurosa situazione economica.

Non si dimentichi che distruggere una ferrovia significa negare ogni sviluppo industriale alle zone interessate: cito l'esempio particolarmente grave e significativo che riguarda il paese di Caprino Veronese, che ha visto scomparire la già sicura prospettiva di una importante fonderia, a causa del progettato smantellamento della ferrovia Verona-Caprino-Garda. Basta un tronco di ferrovia efficiente, per quanto secondaria essa sia, per collegare una zona alla rete principale o metterla su di un piano di parità, come trasporti, con le zone più ricche; anche se la linea è a scartamento ridotto, poiché è sufficiente che vi siano in uso dei carrelli trasbordatori per carri merci normali (che tutte le aziende che esercitano tali linee dovrebbero avere), perché questa continuità ferroviaria sussista, anche con l'estero.

È chiaro dunque che il problema del risanamento ferroviario non può essere affrontato per infinitesimi, ma solo nel suo complesso generale: come non si considera il bilancio delle strade una per una, ma l'insieme della rete stradale nazionale, così deve essere fatto per la rete ferroviaria, seguendo il principio unitario che ne giustificò la statizzazione.

Con questa visione organica, riducendo le spese inutili o superflue nei metodi di esercizio,

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

ricercando i trasporti con criteri commerciali ivi compresa un'intelligente propaganda, curando ed organizzando razionalmente l'afflusso del traffico a tutte le linee della rete, si può arrivare realmente al risanamento del bilancio ferroviario.

Il cosiddetto « ridimensionamento » — come sembrami, onorevoli colleghi, di aver dimostrato — non risolverebbe nulla: sacrificerebbe intere regioni, aumenterebbe la disoccupazione, molto verosimilmente pregiudicherebbe la sorte di tutta la rete. Comprendo come esso possa apparire una strada più comoda da percorrere, meno faticosa che affrontare il complesso lavoro che mi sono permesso di indicare: ma le strade in discesa, onorevole ministro, non portano in cielo! (*Vivi applausi al centro — Congratulazioni.*)

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

LOMBARDI RICCARDO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, se dopo un lungo periodo di assenza — non certo di disinteresse — dal dibattito sul bilancio dei trasporti intervengo oggi nella discussione per l'esercizio venturo, ciò dipende da una ragione abbastanza chiara: credo, infatti, che questo sia l'ultimo esercizio precedente alla riforma ferroviaria. Cosicché, mi pare sia giusto che da parte dei diversi settori della Camera si assumano quelle posizioni consuntive risultate dall'esperienza di questo decennio di travagliata attività del Ministero dei trasporti e, in particolare, dell'azienda ferroviaria; tanto più che, contemporaneamente alla prossima riforma dell'amministrazione ferroviaria avremo (almeno è sperabile) un nuovo indirizzo per ciò che concerne l'organizzazione dei controlli e della direzione dello Stato nelle aziende I. R. I. Poiché l'azienda ferroviaria fra le imprese dello Stato costituisce non soltanto la più rilevante sia dal punto di vista del peso che del volume, ma anche un'azienda che sempre ha rappresentato e sempre più dovrebbe rappresentare un esempio dal punto di vista della gestione per le altre aziende dello Stato, a mio avviso è assai importante esaminare i problemi che sono affiorati nel corso dell'esperienza da essa fatta in questi ultimi anni, anche per vedere se e fino a che punto la risoluzione del suo problema possa costituire una norma utile per affrontare nel giusto verso i problemi delle altre aziende possedute, gestite o controllate dallo Stato.

Debbo dire intanto che v'è una questione di forma che riguarda il tipo del dibattito parlamentare in merito al bilancio dei tra-

sporti ed in particolare in merito alla gestione ferroviaria. Sia alla Camera che al Senato mi sembra che si dia troppo corso in occasione del dibattito su questo bilancio alla rappresentazione di interessi locali anche legittimi. Mi pare francamente, per quanto io sia rispettoso dei diritti parlamentari, che questo costituisca una indebita incursione nelle più gelose prerogative delle aziende dello Stato. E non mi pare che tutto questo sia casuale. Il fatto che da parte di deputati o di senatori di diversi settori si pretenda esercitare una pressione per la salvaguardia o l'incremento di interessi, ripeto anche legittimi, da che cosa deriva? Proprio da quella dissonanza, da quella incongruità nella organizzazione dell'amministrazione ferroviaria per cui al ministro, come dirò dopo, sono devoluti poteri che è urgente togliergli (non è un atto di sfiducia alla persona dell'attuale ministro o di qualsiasi altro che lo abbia preceduto).

Si pone cioè, anche al lume di questa osservazione, che credo i colleghi condivideranno, sul tipo di dibattito del bilancio ferroviario ancora in maggior luce la necessità d'una riforma in senso autonomistico, e veramente autonomistico, dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato. Poiché, il giorno in cui l'organizzazione di questa azienda di estrema importanza fosse tale da inibire o almeno da costituire valido baluardo alle pressioni che sul terreno politico si esercitano sul ministro profittando dei poteri che il ministro ha effettivamente avuto fino ad oggi, è chiaro che il tipo di dibattito che si organizzerebbe tutti gli anni intorno alla gestione dei trasporti e dell'amministrazione ferroviaria assumerebbe tutt'altro andamento ed si rivolgerebbe, come a mio avviso deve essere rivolto, ai problemi di indirizzo, che sono quelli sui quali il Parlamento ha il maggior interesse a pronunciarsi.

Detto questo, chiedo scusa al ministro ed ai colleghi se sarò costretto ad una certa aridità di esposizione, poiché mi interessa stabilire alcuni dati consuntivi risultanti dall'esperienza e che credo possano essere riassunti come punto di riferimento per quella che da più settori della Camera viene invocata come una necessità urgente di risolvere non con espedienti, ma con un attacco frontale, i problemi insoluti della gestione dei trasporti e delle ferrovie.

E volentieri mi riferisco agli impegni che il ministro Angelini assunse davanti alla Camera in occasione del suo primo discorso ministeriale sul bilancio 1955-56, con dichiarazioni — glielo debbo dir subito, onorevole

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

Angelini — che io condivido completamente e che non sono state altro che il riflesso della posizione da lui assunta sempre nei lunghi anni in cui ha presieduto alla Commissione trasporti. Come si possono riassumere questi impegni? Primo impegno: maggiore sincerità dei preventivi. Non mi attardo su questo punto, che è chiaro. È stata infatti oggetto di richiami ripetuti da parte della Camera la discrepanza sempre più accentuata fra bilanci preventivi e bilanci consuntivi, discrepanza che non può essere dovuta semplicemente al caso né ad irresponsabilità nelle previsioni. V'è qualcosa al fondo dell'organizzazione dell'amministrazione ferroviaria che rende, si può dire, obbligatoria e necessaria questa discrepanza. Vedremo se e come si potrà giungere a questa eliminazione. Secondo impegno, più importante del primo: l'accertamento dello stato effettivo delle cose.

Pochi mesi prima delle dichiarazioni dell'onorevole Angelini — mi pare quattro mesi prima — noi avevamo ascoltato il 15 giugno 1955 una dichiarazione estremamente ottimistica dell'onorevole Mattarella, che la precedette, onorevole ministro, nella direzione del Dicastero dei trasporti. L'onorevole Mattarella disse esattamente: « La situazione economica dell'amministrazione ferroviaria può ritenersi quasi stabilizzata nei suoi elementi costitutivi fondamentali ».

Ci troviamo invece di fronte ad una situazione — sulla base dell'egregia relazione della Commissione dei trasporti — la quale smentisce nel modo, direi, più esemplare le dichiarazioni ottimistiche, non so proprio su quali dati basate, che l'onorevole Mattarella rese alla Camera.

Terzo impegno dell'attuale ministro: la chiarificazione del bilancio, cioè l'attribuzione al bilancio delle sole spese e dei soli oneri che propriamente gli competono. È stata anche questa una richiesta ricorrente della Camera e della Commissione dei trasporti per tutto il periodo in cui l'onorevole Angelini ed io stesso ne facemmo parte.

Dicevo che, almeno dal punto di vista delle assicurazioni e degli impegni, qualche passo avanti si è fatto dopo le dichiarazioni dell'onorevole Medici, che anche ieri sera ebbe la cortesia di ribadire qui l'impegno alla ripartizione degli oneri tra i dicasteri ed alle amministrazioni ai quali essi sono pertinenti.

La sola osservazione da fare è che tutto questo non significhi in alcun modo una diminuzione degli impegni cosiddetti di carattere sociale da parte dello Stato. Anche per la ragione che il volume e l'incidenza di que-

sti impegni di carattere sociale sono, a mio avviso — e credo di poterlo dimostrare — molto meno rilevanti di quanto una certa propaganda, indirizzata specificamente a demolire l'azienda statale delle ferrovie, faccia credere attraverso le sue numerose e molto lussuose pubblicazioni.

Quarta affermazione e quarto impegno dell'onorevole ministro: controllo assiduo e rigoroso delle spese per la destinazione delle disponibilità esistenti alle attività produttive.

E finalmente: ridimensionamento della rete ferroviaria, ridimensionamento di cui il ministro parlò a lungo, ma a proposito del quale devo dire che c'è qualche cosa che lascia molto perplessi. Siamo d'accordo — e dirò anche fino a che punto — sulla soppressione dei « rami secchi ». Ma il ministro non si contentò di parlare alla Camera. Intervenne anche al congresso dei trasporti di Milano, dove parlò non soltanto della soppressione dei rami secchi, ma anche della concessione dell'esercizio dei rami secchi all'iniziativa privata. E se noi siamo d'accordo sul primo punto, devo anticipare fin da questo momento che non lo siamo affatto sulla concessione di questi rami resecati all'amministrazione privata, anche perché questo proposito è in contrasto con l'esperienza ed i propositi di tutte le amministrazioni ferroviarie dei paesi d'Europa.

V'è un ultimo punto degli impegni del ministro sul quale voglio oggi attardarmi e che è il più importante, anche perché riguarda lo stato cronico di *deficit* della nostra amministrazione ferroviaria; mi riferisco alla « riduzione dei costi di esercizio » — sono le parole testuali del ministro — per avvicinarli nella maggiore misura possibile alle tariffe ».

Il ministro, correttamente, a mio avviso, partiva, in sede di esercizio 1955-56, dalla constatazione coraggiosa del reale *deficit* esistente; aveva rimesso — e questo è l'atto più meritevole di cui le diamo atto, onorevole ministro — aveva rimesso, dicevo, le questioni del bilancio ferroviario con i piedi sulla terra: aveva smentito le ottimistiche e in certa misura irresponsabili affermazioni e previsioni che correivano fino allora, ed aveva correttamente indicato la via per il risanamento di un *deficit* importante nella riduzione dei costi di esercizio.

Come si sono svolte le cose?

Intanto abbiamo assistito ad una delle sorprese — che sono sorprese soltanto per chi non è abituato ad alcune discrepanze organiche della nostra amministrazione ferroviaria — consistente nel fatto che il ministro

annunzia un suo intendimento in sede responsabile, cioè davanti al Parlamento, e quasi contemporaneamente il direttore dell'azienda ferroviaria dice tutto il contrario. Nel caso specifico il ministro annunzia la riduzione dei costi di esercizio per avvicinarli nella misura maggiore possibile alle tariffe e il direttore generale delle ferrovie scrive quasi contemporaneamente (non lo diceva davanti al Parlamento perchè il direttore generale delle ferrovie non ha facoltà di parlare davanti al Parlamento) che una economica impostazione del bilancio dell'azienda non è possibile senza avvicinare le tariffe ai costi.

Ho detto che il direttore generale delle ferrovie non ha facoltà di parlare davanti al Parlamento; ma v'è un documento curioso, un articolo giornalistico che tutti gli anni il direttore generale delle ferrovie pubblica per mettere in risalto l'andamento dell'amministrazione ferroviaria e che dovrebbe tenere il posto, nella sua immaginazione, della relazione annuale dell'azienda al Parlamento.

Noi sappiamo benissimo che questa relazione annuale dell'azienda al Parlamento viene omessa da tanti anni. Onorevole ministro, cominciamo col chiedere che questa relazione venga ripristinata perché essa riveste una estrema importanza anche come norma per le altre aziende gestite dallo Stato. Ma in nessun caso potremo ammettere che la carenza della relazione annuale sulla gestione delle ferrovie davanti al Parlamento, venga surrogata da un articolo scritto per un giornale, sia pure da una persona autorevole come il direttore generale delle ferrovie; e tanto meno potremo ammettere che questa relazione (articolo del direttore generale delle ferrovie) sia in patente contraddizione, direi in urto polemico, con intenti ed indirizzi che il ministro ha espresso davanti alla Camera.

Difatti nella relazione-articolo della quale ho parlato, del gennaio 1956, il direttore delle ferrovie dice che al di fuori di « fattori miracolistici » (cito le sue parole precise perché si chiarisca quanto siano in contraddizione con l'impegno del ministro) una economica impostazione del bilancio dell'azienda non è possibile senza avvicinare le tariffe ai costi; cosicché ci troviamo di fronte a due posizioni: il ministro che dice di diminuire i costi per regolarli sulle tariffe esistenti, e il direttore generale che dice di aumentare le tariffe per allinearle sui costi esistenti.

Ora, sul momento non mi pronuncio su quale delle due direttive sia quella giusta; però mi pare che possiamo tutti convenire sulla inammissibilità di una discrepanza,

direi ufficialmente registrata, fra gli impegni del ministro, sulla base dei quali il Parlamento ha pronunciato il suo voto e la sua opinione, e le opinioni — che son sempre personali per quanto autorevoli — del direttore generale delle ferrovie. Almeno così dovrebbe essere: comunque, non è questa una delle ultime questioni da regolare e sistemare in seno all'amministrazione della nostra massima azienda economica.

Dunque: aumento delle tariffe. Noi abbiamo avuto la proposta dell'aumento delle tariffe vale a dire la piena manifestazione della prevalenza che ha avuto l'indirizzo sostenuto dal direttore generale su quello sostenuto da lei, onorevole ministro. Noi non abbiamo notizia oggi di un'opera intesa ad iniziare la riduzione dei costi e io, onorevole ministro, non sono così cattivo da pensare che un'opera di riduzione dei costi possa essere affrontata così facilmente e tanto meno a parole; so benissimo — e ne dirò le ragioni — i motivi assai corposi che pongono questi problemi, in quanto la riduzione dei costi è prevalentemente connessa al carattere massiccio di investimenti non più dilazionabili, richiesti dallo stato di deterioramento fisico del materiale fisso e mobile. Non pretendo da lei che in pochi mesi avesse affrontato, tanto meno risolto, il problema della riduzione dei costi; ma quello che potevo pretendere è che non si verificasse che così bellamente e senza alcuna dichiarazione di indirizzo di fronte al Parlamento, all'improvviso ci trovassimo di fronte ad una scelta operata dall'amministrazione pubblica, non certo sulla base della opinione esposta dal ministro ed approvata dalla Camera, ma sulla posizione personale presa dal direttore generale attraverso le sue note impostazioni e attraverso un articolo di giornale.

Quali siano gli aumenti di tariffe previste, lo abbiamo appreso prima dai giornali e ieri in una forma semiufficiale attraverso la pubblicazione, sempre sui giornali, della impostazione della richiesta di aumenti di tariffe fatta al C. I. P.

Non mi soffermo a riferire alla Camera quali siano le percentuali di aumento sia per ciò che riguarda le tariffe ordinarie, sia per ciò che riguarda le tariffe cosiddette preferenziali e sia per ciò che riguarda le tariffe merci, perché, ripeto, essendo stata praticamente resa pubblica, credo in forma che possiamo ritenere rispondente alle intenzioni del ministro e del direttore generale, la richiesta avanzata al Comitato interministeriale dei prezzi, possiamo pensare che questi

dati siano assunti come intenzione oggi dell'amministrazione ferroviaria nel suo complesso.

Per gli autotrasporti di cose, intanto (lo dico fra parentesi), cosa ne pensa il ministro? Si pronunzi su questa pressione che viene dal Ministero dei trasporti alle categorie dei trasportatori di cose, perché si organizzino sempre più in una organizzazione massiccia ed unitaria.

Onorevole ministro, quando noi sappiamo (e anche su questo sono costretto a parlare) la gravità e la complessità degli interessi in giuoco nella lotta fra gomma e ferro, fra autocarro e strada, non pensavamo che proprio dal Ministero dei trasporti dovesse venire un invito ed una pressione perché la categoria degli autotrasportatori, la quale non ha affatto interessi unitari, organizzati in modo unitario la propria rappresentanza che è nello stesso tempo una organizzazione di pressione sui pubblici poteri.

Onorevole ministro, ella sa benissimo quali siano all'interno della categoria degli autotrasportatori i rapporti, chiamiamoli pure di sfruttamento, che si esercitano da parte dei grossi sui piccoli, che assumono proporzioni sulla cui entità ella potrà essere ragguagliata agevolmente dal nostro ex collega onorevole Tudisco, che prediede l'E. A. M.

Il meno che possiamo chiedere è che le posizione di forza dei privati (almeno in un settore assai largo esse sono in contrasto con la politica dei trasporti perseguibile e in parte anche con la politica perseguita ed annunciata dall'onorevole ministro) non siano spinte a meglio organizzarsi per meglio premere; se mai è proprio il contrario: il riconoscimento da parte del Governo che non ha nessun interesse a che di fronte all'amministrazione statale esista un *pressure group* troppo forte perché possa essergli validamente opposta resistenza.

La richiesta dell'avvicinamento dei costi alle tariffe doveva essere, come ho detto, la strada maestra e deve continuare a restare tale.

Quali i mezzi? Prima di tutto — e qui rinvengo alla questione dei rami secchi: ed è questo il mezzo più facile, quello che appare dalla prima considerazione del bilancio ferroviario — resecazione implacabile di quelle ricostruzioni che sono state fatte con criteri per lo meno avventati. Ma questo processo non può essere iniziato all'improvviso, senza un processo di revisione critica del modo in cui si è pervenuti a quella congerie di ricostruzioni di linee, che oggi si dicono in *deficit*

tale da richiederne la soppressione, la sostituzione e — come dice il ministro — il passaggio all'iniziativa privata.

Dal 1945 ad oggi si son succeduti all'incirca 12 ministri al Ministero dei trasporti, ma la direzione generale delle ferrovie dello Stato è rimasta immutata. E l'accusa che ministri e Governo debbono sempre necessariamente ricevere è proprio questa: fino a che punto la responsabilità di questa ricostruzione è dovuta alle direttive politiche del ministro e fino a che punto essa sia dovuta invece all'inerzia e alla complicità dell'amministrazione nella sua parte burocratica permanente, che aveva il dovere d'ufficio — e qui arriviamo sempre a mettere in rilievo la necessità di una riforma o di una chiarificazione dei rapporti di responsabilità nell'interno di un'azienda autonoma — che aveva il dovere, dicevo, di far rilevare le esigenze del traffico e soprattutto la priorità degli interessi da soddisfare.

Poiché quando si affrontano problemi di questo genere non è possibile che essi siano separati da una visione completa dello sviluppo della produzione nello Stato; nel momento in cui noi vogliamo intraprendere una svolta o una riforma dei criteri fino ad oggi seguiti, io mi permetterò di citare alcuni casi concreti.

Si è detto che l'economia ferroviaria si è sviluppata troppo in Italia. Non direi; basta esaminare gli indici di sviluppo comparativo della economia produttiva e del traffico ferroviario; basta fare un raffronto con le altre grandi amministrazioni ferroviarie pubbliche, quelle dei paesi europei. Citerò dati forniti dall'*Union Internationale des chemins de fer*, nella quale la nostra amministrazione è rappresentata dall'ingegner Simoni. I dati di sviluppo dell'Italia, il raffronto fra lo sviluppo dell'economia ferroviaria rispetto allo sviluppo dell'economia nel suo complesso (ferroviaria e non ferroviaria) hanno in Italia un indice che non rivela affatto questo imperialismo delle ferrovie. Anzi, il contrario.

L'Italia, che nel 1951 aveva — base indice: 100 (riferito al 1938) — per lo sviluppo della produzione dell'economia nel suo complesso l'indice 125 e per lo sviluppo dell'economia ferroviaria l'indice 95, è arrivata, nel 1953 (a cui si riferiscono gli ultimi dati pubblicati), ad un indice 135 per quanto riguarda lo sviluppo dell'economia nel suo complesso e ad un indice 98 per quanto riguarda lo sviluppo dell'economia ferroviaria. Vale a dire che, in due anni, mentre per lo sviluppo dell'economia nel suo complesso si è veri-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

ficato un aumento di 10 punti, per lo sviluppo dell'economia ferroviaria si è registrato un aumento di soli 3 punti. Il che, se si raffronta con quel che è avvenuto in altri paesi con noi assimilabili, ci dice qualche cosa.

Gli stessi indici della Francia mostrano addirittura una inversione rispetto a quelli italiani, cioè lo sviluppo della economia ferroviaria francese è superiore percentualmente allo sviluppo della economia nel suo complesso; tanto è vero che in quel paese l'indice di sviluppo generale della economia nel 1951 era di 116, mentre quello ferroviario era di 133, per passare nel 1953 rispettivamente a 116 e a 123. In Gran Bretagna lo sviluppo dell'economia industriale nel 1951 aveva come indice 136 e quello dell'economia ferroviaria 108, mentre gli stessi indici nel 1953 erano rispettivamente di 140 e 135. In Germania, invece, i dati sono analoghi a quelli del nostro paese: 1951, indice dello sviluppo economico 136 contro 95 dello sviluppo della economia ferroviaria; 1953, rispettivamente 158 e 90.

Potrei continuare con i dati di tutti i paesi che fanno parte della *Union internationale des chemins de fer* per dimostrare che questo imperialismo dell'economia ferroviaria, questo aberrante sviluppo di essa rispetto allo sviluppo generale dell'economia del nostro paese, questa accusa che viene rivolta continuamente e che costituisce ancora uno dei cavalli di battaglia dell'attacco organizzato contro la gestione della nostra massima impresa industriale non ha né senso né fondamento.

E, se si volesse una controprova di questa mia affermazione, basterebbe esaminare la situazione dei mezzi di esercizio nonché il traffico dei viaggiatori; il che, oltretutto, dimostra anche le carenze interne della azienda. Il numero dei viaggiatori è aumentato, rispetto al 1938-39, del 237,7 per cento e il numero dei viaggiatori-chilometro è aumentato del 192 per cento. Le vetture ordinarie, invece, rispetto ad un così notevole sviluppo del traffico viaggiatori, sono aumentate soltanto del 4,30 per cento, il numero complessivo dei posti in vetture ordinarie del 10 per cento e l'aumento complessivo dei posti a disposizione, comprese le automotrici ed i mezzi leggeri, è stato soltanto del 16,2 per cento. Il dato più rappresentativo, però, è quello del numero dei viaggiatori per asse, che è aumentato da 5,25 a 9,68, mentre il numero dei viaggiatori per treno è aumentato a sua volta da 89,72 a 140,37.

Se contemporaneamente esaminiamo il traffico merci, notiamo nelle tonnellate di

merci trasportate nel 1938-39, l'aumento di solo il 2,97 per cento. Non dico cose nuove, perché questi fatti sono stati già rilevati più volte, anche dal presidente della Commissione. Mi riferisco alla discrepanza, che ormai costituisce un fatto tendenziale a carattere permanente, tra la diminuzione o la minore velocità di incremento del traffico delle merci e il maggiore incremento del traffico viaggiatori. Questo aumenta del 237,70 per cento, il traffico merci aumenta del 2,97 per cento. V'è una caduta più che verticale.

Evidentemente in questa discrepanza il dato più significativo è quello della quantità materiale dei carri merci a disposizione. I carri merce in servizio nel 1938-39 erano 125.956. Nell'esercizio 1954-55 sono stati 115.080, cioè con una diminuzione del 9,4 per cento; diminuzione aggravata dal numero dei carri in riparazione. Il numero dei carri in riparazione, che nel 1938-39 risultava di 8.800, nell'esercizio 1954-55 risulta di 15.770, cioè due volte di più che nell'anteguerra. Il carico giornaliero medio, che nel 1938-39 era di tonnellate 177.071, si è ridotto oggi a 158.400. Cominciamo a vedere dentro, e non più soltanto in prospettiva, le cause efficienti di alcuni disavanzi correggibili; perché dei disavanzi non correggibili non parlerò. Accennerò soltanto alle cose che ci possono suggerire un elemento concreto per indirizzare una diversa politica, se questi dati riveleranno che la politica fino ad oggi seguita non è la più giusta o la più coerente a riportare il bilancio ferroviario a quella efficienza che tutti ci auguriamo possa raggiungere.

Accanto alla disponibilità dei mezzi trainati, c'è da vedere la disponibilità dei mezzi trainanti. I mezzi di trazione a vapore rivelano, come è giusto, una diminuzione delle locomotive a vapore e un aumento dei locomotori elettrici. Però la misura ci può suggerire alcune considerazioni utili. Il numero delle locomotive a vapore è diminuito del 28 per cento. Le ettotonnellate chilometro virtuale di treno rimorchiato sono diminuite del 20,5 per cento, mentre le locomotive elettriche sono aumentate del 14,20 per cento, quindi non in misura tale da compensare la diminuzione dei mezzi trainanti a vapore, come ricalca il fatto che le ettotonnellate chilometro virtuali di treno elettrico rimorchiato sono aumentate del 92,7 per cento.

Quando ho accennato alla quantità fisica e alle percentuali dei mezzi trainati e dei mezzi trainanti, ho messo tra parentesi un accenno alle cause specialmente di quell'indice

che ho citato dei carri e delle vetture in corso di riparazione, che denuncia un aumento rispetto all'esercizio 1938-39 di ben due volte e mezzo. Dato, onorevole ministro, assolutamente privo di riscontro, sia pure solo tendenziale, in nessun'altra amministrazione dell'Europa.

Ricordo le aspre discussioni che si ebbero nel 1951-52 quando furono improvvisamente interrotte le ordinazioni ferroviarie in un periodo di crisi acuta, in cui la nostra industria di carri ferroviari e di locomotive rivelava episodi preoccupanti come i licenziamenti alla Breda, all'Ansaldo, alla Navalmeccanica. Io dissi allora al Governo: badate che questa politica rappresenterà dei costi differiti che difficilmente potranno essere colmati. Oggi cercate di risolvere, con questo sistema di ridimensionamento indiscriminato, problemi che non si risolvono in questo modo, perché la necessità dell'approvvigionamento e dell'ammodernamento dell'azienda ferroviaria è una necessità vitale. Non basta ad un certo punto, per esigenze economiche e politiche, arrestare le costruzioni ferroviarie; questo arresto, ad un certo punto, si deve pagare. E lo stiamo pagando oggi.

Quale sia il costo attuale di tale politica, in che stato essa abbia ridotto la nostra azienda ferroviaria, possiamo vederlo esaminando un documento dell'*Union internationale des chemins de fer* da cui si rilevano dati interessanti che, secondo me, sono la chiave di volta per intraprendere quell'opera reale di ammodernamento dell'amministrazione ferroviaria dalla quale soltanto può dipendere il pareggio e la sistemazione del suo bilancio avvenire.

Come stiamo col nostro materiale mobile? Ho fornito dati quantitativi sul numero dei vagoni, sul numero delle vetture in rapporto alle loro prestazioni; e la denuncia già da sé è stata abbastanza illuminante. Vediamo adesso quale sia non solo la quantità ma la qualità, e ci renderemo facilmente conto delle proporzioni del vuoto lasciato nel patrimonio ferroviario, e della necessità primordiale di colmare tale vuoto patrimoniale per pervenire a una gestione economica e al conseguente equilibrio del bilancio.

L'Italia, per le locomotive a vapore (diversa è la questione per i locomotori elettrici), ha una sua priorità rispetto a tutte le amministrazioni ferroviarie europee: essa ha il privilegio di avere il materiale più invecchiato. In questo documento vi è una tabella in cui l'età media dei diversi componenti del materiale ferroviario è rappresentata in base alle

denunce delle stesse amministrazioni ferroviarie associate nella *Union*. Per quanto riguarda le locomotive a vapore, la tabella è distinta in tante caselle: da zero a nove anni di età media, da dieci a venti anni di età media, da venti a ventinove, da trenta a quarant'anni e superiore a quarant'anni di età media.

Ora, l'Italia ha la massima percentuale di locomotive a vapore con età media tra trenta e quarant'anni, avendo il primato (fatta eccezione per il Belgio) in tutta l'Europa. Noi avevamo già il 41 per cento delle nostre locomotive a vapore con un'età media fra trenta e quaranta anni nel 1951; nel 1953 detta percentuale è salita al 44 per cento.

Fatta eccezione per il Belgio che, nel 1951, aveva il 47 per cento di locomotive con età media fra i trenta e i quaranta anni, e nel 1953 il 44 per cento (questo è già un indice di un sia pure modesto miglioramento), non vi è nessun altro paese il quale abbia, ripeto, un materiale mobile per ciò che riguarda le locomotive ferroviarie, talmente vecchio come il nostro.

Mi esimo dal citare tutti i dati; credo di poter essere creduto sulla parola; del resto, si tratta di documenti sempre, anche se con qualche difficoltà, accessibili. Una smentita davvero paradossale ci viene dal fatto che uno dei paesi che ha le locomotive più moderne è la Spagna, in cui le locomotive con età compresa fra i 30 e 40 anni nel 1951 erano soltanto il 12 per cento, e nel 1953 il 13 per cento. Non è che la Spagna sia fra i paesi più moderni: il fatto è che prima non aveva... quasi del tutto ferrovie, era un paese molto arretrato. In casi del genere, quando si comincia a fare qualche cosa, ci si trova con un materiale più giovane rispetto ad altri paesi.

Ma, se si eccettua il caso fin troppo chiaro della Spagna e se confrontiamo la nostra situazione con quella di altri paesi che hanno dovuto ricostruire gran parte del loro materiale ferroviario, noi vediamo che siamo assai più invecchiati, come età media, di quanto non lo siano gli altri paesi. Cito per tutti la Germania, che nel 1951 aveva soltanto il 32 per cento di locomotive con età di 30-40 anni, e il 39 per cento nel 1953; cito l'Austria, che ne aveva rispettivamente il 28 e il 26 per cento. E badate bene che l'Austria, che si trova tanto davanti a noi, è un paese che anche ostensibilmente, cioè viaggiando sui suoi treni, rivela la profonda arretratezza del suo materiale mobile. Eppure si trova in condizioni migliori di quanto non siano quelle italiane.

Per ciò che riguarda i locomotori elettrici, come è naturale, ci troviamo in una situazione migliore, dato che abbiamo un processo, sia pure non sufficientemente sviluppato, di elettrificazione. L'Italia si trova con la massima parte del suo materiale di trazione con un'età media fra i 10 e i 19 anni, cioè nel 1951 avevamo il 43 per cento con dieci anni, e nel 1953 il 46 per cento, mentre il materiale di 30-40 anni è naturalmente molto scarso, perché 30 anni fa non avevamo un processo di elettrificazione, e pertanto abbiamo vecchi locomotori soltanto per il 6 per cento nel 1951 e per il 13 per cento nel 1953.

Però, se passiamo a considerare le carrozze metalliche e quelle non metalliche, la situazione diventa ancora più rivelatrice.

Per ciò che riguarda le carrozze metalliche, apparentemente abbiamo una situazione buona. Però quante sono le carrozze metalliche? Sono una minoranza. Ci troviamo, come indici percentuali, in una situazione relativamente vantaggiosa, specie se la si confronti con quella delle locomotive. Ma la verità è che, essendo scarse le carrozze metalliche, la situazione favorevole di questo settore non ha una rilevanza fondamentale nel giudizio complessivo sullo stato di invecchiamento del nostro materiale. Voglio dire che, per ciò che riguarda le carrozze metalliche, noi abbiamo una buona percentuale, di massima, con età fra i 10 e i 19 anni: il 49 per cento nel 1951, il 24 per cento nel 1953, che corrisponde abbastanza bene alla situazione degli altri paesi.

Ma per le vetture non metalliche — che rappresentano, come ripeto, la maggior parte delle vetture in dotazione delle nostre ferrovie — la situazione è veramente disastrosa. Le vetture non, metalliche con un'età media di 30-40 anni (quindi assolutamente inammissibili ormai a un traffico moderno) rappresentavano nel 1951 già il 49 per cento di tutto il materiale in dotazione delle ferrovie dello Stato. Nel 1953 la situazione si è aggravata ancora, perché rappresentano il 53 per cento: oltre la metà della nostra dotazione di vetture non metalliche — che ripeto costituisce il maggior numero, in termini assoluti, della nostra disponibilità — ha un'età media di 30-40 anni; mentre vi è addirittura il 21 per cento nel 1951 e il 47 per cento nel 1953 con un'età media al di là dei 40 anni! La situazione peggiore, in questo settore, di tutte indistintamente le ferrovie europee. Ora, questa situazione pone già dei problemi in prospettiva, e il materiale è talmente invecchiato che il costo del suo rinnovamento (ormai non più dilazionabile e ad ogni esercizio che passa

sempre meno dilazionabile) esercita una energica e massiccia pressione sulla impostazione dell'ammodernamento per gli anni venturi, se non si provvede immediatamente. Noi scontiamo oggi, in altre parole, la carenza degli stanziamenti degli esercizi passati. Se volessi fare il cattivo, direi che l'onorevole Pella ci ha lasciato una eredità che ancora oggi continuiamo a pagare.

Per terminare, vorrei accennare all'età dei vagoni. Anche qui noi versiamo in cattive condizioni, abbiamo con un'età media dai 30 ai 40 anni rispettivamente per i tipi coperti, scoperti a bordo alto e scoperti a bordo basso, il 10, il 43 e il 18 per cento nel 1951, il 10, il 32 e il 7 per cento nel 1953. I vagoni superiori ai 40 anni di età media, nel 1951, nelle tre categorie erano, il 7, il 23 e il 34 per cento. Mi permetto di rilevare che la categoria più importante è la seconda come numero di vagoni. Nel 1953 tale percentuale è ancora peggiorata, passando al 9, al 32 e al 47 per cento rispettivamente, con indici ancora una volta più preoccupanti di quelli indicati da tutte le amministrazioni ferroviarie europee.

A me sembra che sia sufficiente accennare a questi dati, per indurci a considerare che, se vi sono problemi che certamente dovranno essere affrontati gradualmente, non tutti lo potranno tuttavia senza deteriorarsi. Un energico programma di ripresa della nostra amministrazione ferroviaria nei riguardi del materiale traente e del materiale trainato non è più rimandabile, se non a condizione che noi accettiamo non soltanto la permanenza dell'attuale *deficit*, qualunque sia la forma in cui noi lo esporremo, ma anche l'aggravamento di questa situazione, e quindi la non ulteriore sanabilità finanziaria ed economica di questo *deficit* in sede contabile e in sede amministrativa, che è quello che interessa all'amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Che cosa significa questo? Significa la difficoltà e la carenza di stanziamenti. Evidentemente, vi è stata una carenza di stanziamenti a carattere permanente che occorre sanare. Noi sappiamo come si svolgono i finanziamenti delle ferrovie dello Stato, ed essendo gli stanziamenti insufficienti, le ferrovie dello Stato hanno fatto bene a ricorrere negli ultimi esercizi a delle manipolazioni attraverso le maglie del bilancio, stornando stanziamenti per i rinnovi o addirittura stornando parte dei prestiti destinati a nuovi investimenti, come per quello ottenuto dal Consorzio opere pubbliche. È chiaro che, quando l'amministrazione delle ferrovie dello

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

Stato è nelle condizioni di dover risolvere problemi indilazionabili, perché mancano i fondi. L'incentivo ad una manipolazione (manipolazione non corretta dal punto di vista della legge sulla contabilità, ma non scorretta dal punto di vista morale e personale) diventa pressoché irresistibile e direi ad un certo momento perfino meritorio.

Vediamo perciò quali sono i bisogni urgenti e non dilazionabili, senza accentuare il contrasto fra aumento di prestazioni e diminuzione di dotazioni.

E, prima di tutto, la questione dei fondi di rinnovo: sulla questione della percentuale da destinare al rinnovamento io so di trovarmi d'accordo col ministro, non solo, ma devo dire che questi ha compiuto importanti passi avanti.

Permettete, onorevoli colleghi, che io faccia la storia di questa percentuale, perché è una storia esemplare. La percentuale di rinnovo fa parte della legge organica sulle ferrovie dello Stato del 1907, che regolò per tanti anni la nostra amministrazione ferroviaria. Essa disponeva che il 2,50 per cento dei prodotti del traffico annualmente dovesse essere destinato al rinnovamento del materiale rotabile. L'esperienza dimostrò che tale aliquota era assolutamente insufficiente; e perciò, a partire dall'esercizio 1935-36, senza che fosse modificata la legge, l'aliquota fu portata al 5 per cento dei prodotti del traffico, il che trovò poi una sanzione di carattere, se non legislativo, almeno amministrativo nella modificazione introdotta nel 1938 e che portò appunto l'aliquota al 5 per cento. Tale modificazione, come mi dissero a suo tempo i competenti, dal punto di vista giuridico non era perfettamente a posto, tuttavia essa regolò l'amministrazione ferroviaria, sotto questo aspetto, in modo utile. Sta di fatto che, negli anni immediati dell'anteguerra, l'aliquota raggiunse il 7,50 nel 1940 e il 12,70 nel 1941. È evidente che su questa evoluzione ha influito l'incipiente distruzione del materiale ferroviario operata con l'inizio della guerra.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE

MACRELLI

LOMBARDI RICCARDO. E vengo all'opera di ricostruzione del dopoguerra. Qui, onorevoli colleghi, mi permetto di aprire una parentesi, non per fare una autodifesa (poiché sono stato ministro dei trasporti durante una delle più intense fasi di ricostruzione, nel

1946). Debbo dire che, senza mio merito, sono stato sottratto alla tentazione di compiere opere più o meno lussuose, per la semplice ragione — è questo un privilegio che condivido con l'onorevole La Malfa — che, essendo stato ministro dei trasporti nella fase iniziale della ricostruzione, quando cioè la priorità era obbligatoria, la tentazione del lusso e dello sperpero era minore. Non dico questo a mia lode: può darsi che anche in seguito avrei resistito, può darsi che no. La verità è che non sono stato tentato, per cui non so se io meriti il paradiso. Ricordo che allora delegazioni delle diverse regioni venivano a patrocinare cose assurde, meschine e stravaganti. Per noi allora, ripeto, era più facile resistere di quanto non sia stato in seguito. C'era di fronte a noi la necessità impellente di ricostruire prima di tutto le grandi longitudinali e le grandi trasversali: e ciò bastava a tenere indietro i postulanti.

Con l'assunzione, piuttosto indiscriminata ed allegra, di impianti superflui e di sperpero succeduta, lo stanziamento per il rinnovo del materiale si ridusse addirittura al disotto della percentuale iniziale del 2,50 per cento; e ciò — cosa grave — non in un periodo di costi decrescenti, ma in un periodo di costi crescenti. Così, mentre il costo del materiale da rinnovare aumentava, la percentuale dell'introito messa a disposizione per coprire tale costo diminuiva. Nel 1948-49 si raggiunse l'assurdo, si scese all'aliquota dell'1 per cento, aliquota che fu conservata fino a tutto il 1953-54, quando per la prima volta si fece un grande passo avanti: dall'1 per cento si passò all'1,50 per cento! Ho già detto che va dato merito all'onorevole Angelini di avere correttamente impostata questa questione e di avere, nei limiti consentiti, ricondotto a 2,50 la percentuale voluta dalla legge organica, da devolvere alla manutenzione. Cifra insufficiente; e credo che ella, signor ministro, sarà d'accordo con me, come pure saranno con me d'accordo tutti i colleghi della Camera sul carattere, vorrei dire, ridicolo, rappresentato da questa percentuale. Tuttavia, essa è sempre da considerare un elemento di vantaggio, quanto meno per la sua tendenzialità. Infatti, se si parte dall'1 per cento, anche il 2,50 per cento può rappresentare un elemento positivo, non fosse altro perché esso rappresenta una precisa volontà. Ma guai se questa volontà si dovesse arrestare a questo punto, pensando che col 2,50 per cento sia possibile risolvere i complessi ed indilazionabili problemi che scaturiscono dall'invecchiamento del materiale e dalla

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

sua insufficienza. Credere a siffatta possibilità significherebbe un abbandono vero e proprio della gestione ferroviaria.

Del resto, basta dare una occhiata alle cifre stanziare e devolute alla manutenzione negli anni anteriori alla ricostruzione, per renderci conto della loro stravagante insufficienza: 1935-36, 179 milioni; 1936-37, 177 milioni; 1937-38, 200 milioni; 1938-39, 201 milioni.

Siamo, negli anni dell'anteguerra, fermi su per giù sui 200 milioni per esercizio in favore della manutenzione.

Esaminiamo ora i periodi della guerra e quelli successivi: 1940-41, 589 milioni; 1941-1942, 1.200 milioni; 1945-46, 800 milioni; 1946-47, 1.420 milioni; 1947-48, 2.500 milioni; 1948-49 (linea Pella), 1.300 milioni; 1949-50, 1.500 milioni; 1950-51, 1.600 milioni; 1951-52, 1.650 milioni; 1952-53, 1.800 milioni; 1953-54, 3.000 milioni; 1954-55, 3.850 milioni; 1955-56, 3.850 milioni.

Cioè a dire un aumento, sì e no, di 19 volte e mezzo rispetto all'anteguerra, in un periodo, ripeto, di costi crescenti. La questione che deriva dall'analisi delle cifre assolute è assai più importante e ammonitrice che non il rilievo in base alle percentuali rispetto agli introiti, in quanto che denuncia una carenza che si può misurare, per così dire, con il metro e con la bilancia.

Oggi la tendenza dell'attuale ministro in carica è quella di porre riparo a questa situazione di carenza e di stabilire un nuovo indirizzo tendenziale. Ma proprio perché tutte queste questioni sono state lasciate in arretrato, ormai non è più possibile provvedere attraverso l'utilizzazione artificiosa di fondi assegnati al bilancio ordinario, nel settore della manutenzione. Il prelevare, dalla parte ordinaria, dei fondi allo scopo di utilizzarli per la manutenzione significa aumentare in maniera corrispettiva il disavanzo ferroviario e conseguentemente riscaldare le polveri per quella guerra alle ferrovie dello Stato che non è certo una guerra garibaldina di bande o di partigiani, ma una guerra assai bene organizzata e diretta, che parte da lontano e punta lontano.

Del resto, a questo proposito basta leggere quello che si è detto al congresso dei trasporti di quest'anno per accertarsi che veramente non si tratta affatto di proteste e di critiche più o meno spontaneamente emergenti dallo stato di disagio, ma di una guerra organizzata; e quando si conduce una guerra lo si fa per certi obiettivi e certi fini. Vi saranno finalità

più grandi, come quella della demolizione dell'azienda di Stato, che ben difficilmente chiunque si potrebbe prefiggere in Italia con qualche probabilità di successo; però vi sono obiettivi minori, cioè la debilitazione della azienda di Stato per farla egemonizzare dagli autotrasportatori privati, che può benissimo essere un obiettivo a corta scadenza, se da parte dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato e da parte del Parlamento, che deve dare indirizzi su questo punto, non si reagisca bene, efficacemente ed a tempo.

Naturalmente, quando noi abbiamo parlato di materiale mobile trainante e trainato abbiamo parlato forse dell'elemento più accessibile per l'esperienza dei viaggiatori di ogni giorno e forse quello capace più di avere una efficacia di convinzione sull'opinione pubblica; ma, se andiamo al materiale fisso, sono dolori anche peggiori. Nell'immediato dopoguerra dovevano essere rinnovate con assoluta urgenza il 60 per cento delle linee principali, con una lunghezza di 6 mila chilometri, ed il sessanta per cento delle linee secondarie (non nel senso giuridico di ferrovie concesse), per 4.500 chilometri all'incirca. Oggi la situazione è uguale, ed è probabilmente peggiorata. Infatti sulle linee principali abbiamo una lunghezza di 11 mila chilometri circa sulla quale occorre rinnovare con assoluta inderogabile urgenza almeno il 65 per cento dei binari, alcuni dei quali stanno ormai facendo le nozze di diamante con le ferrovie. Vi sono binari con 75 anni di età, e ciò per circa 7 mila chilometri. I colleghi noteranno come passiamo da una vecchiaia avanzata nel materiale mobile (ho già citato le percentuali sulla media di età di 40-45 anni per le vetture e le locomotive) addirittura ad una vetustà veneranda per le linee. Sulle linee secondarie una lunghezza di circa 8 mila 500 chilometri va rinnovata urgentemente. Si pensi che per 4.800 chilometri abbiamo un'età superiore di molto al mezzo secolo.

L'onorevole ministro sa benissimo che il rinnovamento tecnicamente si impone, secondo le corrette norme, ogni venti anni, mentre in una ferrovia semplicemente moderna - non in una ferrovia avanzatissima - non si concepisce lo stato del materiale fisso con una anzianità superiore ai 20 anni; perché non è economico, perché porta non solo a deficienze di traffico ma a spese maggiori. Quando pensiamo a questa enorme incidenza di linee con età di 50 e anche 75 anni, ci rendiamo conto (e adesso vedremo in che termini finanziari si traduce la loro sostituzione) di come il problema del materiale fisso sia perfino

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

più urgente e grave di quanto non sia quello del materiale mobile.

Linee e deviatoi: problema che ci ha afflitto dal 1946 in avanti. Abbiamo deviatoi di una anzianità incredibile: 30 anni di età, per il 26 per cento. E badate che non si tratta di materiale che possa essere rinnovato ogni 20 anni; il rinnovo deve essere necessariamente assai più frequente. Tuttavia abbiamo una media di 30 anni per il 26 per cento dei deviatoi, ed una media che si aggira fra i 15 ed i 30 anni di età per il 36 per cento. Quindi, in sostanza, sono tutti i deviatoi che l'azienda delle ferrovie dello Stato deve rinnovare, e questo è conseguenza degli anni in cui praticamente sono cessate le ordinazioni di deviatoi alle aziende fornitrici ordinarie delle ferrovie dello Stato ed alle stesse aziende da queste controllate.

Dicevo che tutto questo corrisponde ad un onere finanziario rilevante. Credo — e assumo una certa responsabilità per questo conteggio — che, se si affronta questo problema non in un anno (purtroppo che proprio in un anno bisognerebbe risolverlo), bensì in un certo numero di anni pari alle possibilità che possono derivare da una buona e corretta riforma di indirizzo, io credo, dicevo, che questa rinnovazione urgente del materiale fisso dovrebbe essere contenuta in una cifra dell'ordine di 140-150 miliardi; e che, se dovesse essere fatta urgentemente, cioè secondo il minimo di prescrizione tecnicamente valido, noi andremmo incontro ad una spesa non inferiore ai 160-170 miliardi.

Abbiamo parlato di linee e deviatoi. Ora passiamo dal ferro al legno: traverse. Vi sono 15 milioni di traverse da rinnovare. Ella, onorevole Angelini, sa benissimo che questi non sono dati eccessivi.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Sono esatti.

LOMBARDI RICCARDO. E veniamo alla manutenzione delle linee. Il ciclo normale anteguerra, stabilito da una prassi costante sostenuta da tutti i direttori e direttori di esercizio delle ferrovie dello Stato, era di 4 anni per un rinnovamento, mentre oggi superiamo i 5 anni ed abbiamo limitato la sostituzione a poco più di 10 mila chilometri annui rispetto ai 15 mila dell'anteguerra. Quindi, anziché aggiornarci e progredire, regrediamo in percentuale e in cifra assoluta rispetto alla pratica invalsa nell'anteguerra.

Risanamento della massicciata. Sembrano questi problemi accessori, ma sono tutti problemi connessi e, quando vogliamo intraprendere sul serio un rinnovamento del ma-

teriale fisso ed affrontiamo binari e deviatoi, dobbiamo affrontare necessariamente anche traverse e massicciata. Mi si dice che la massicciata in arretrato (non ho modo di controllare con esattezza la validità di queste cifre) raggiunge i 10 mila chilometri, mentre ogni anno si rinnovano quasi mezzo milione di traverse in meno del necessario. Io prego l'onorevole ministro di controllare queste cifre e di dirmi se sono esatte.

Tutto questo spiega la valutazione che è stata recentemente fatta di un impegno di spesa minima di 50 miliardi all'anno per 10 anni: spesa necessaria alle ferrovie dello Stato per saldare gli arretrati della manutenzione; si badi, non per ammodernare e migliorare, ma per saldare — ripeto — gli arretrati della manutenzione e del rinnovamento della linea; con un maggior onere a carico della parte ordinaria del bilancio rispetto agli stanziamenti consolidatisi in questi ultimi anni di circa 25 miliardi annui per solo armamento. Si tratta di circa un quarto dell'impegno della Cassa per il Mezzogiorno per il solo armamento delle ferrovie dello Stato! Ma la situazione, ripeto, abbandonata a se stessa deteriorerebbe e porrebbe problemi per gli esercizi venturi che non sarebbero più dell'ordine di grandezza del quarto dell'impegno della Cassa per il Mezzogiorno, ma rapidamente si avvicinerrebbero alla metà e la sorpasserebbero.

Anche per l'elettrificazione — che pure è un settore in cui le ferrovie dello Stato italiane sono notevolmente avanzate — siamo in una condizione di carenza. Per il 1960 si prevede, in base ai programmi, la disponibilità di un miliardo di chilowattora all'anno. Però, secondo gli accertamenti facilmente reperibili, di questo miliardo di chilowattora sarà disponibile soltanto la metà, cioè 500 milioni di chilowattora. Pensiamo forse di armare le linee per l'elettrificazione e poi di farle percorrere da locomotive a vapore?

Lo abbiamo già fatto, e non in situazioni di emergenza, ma per mancanza di disponibilità di energia.

So benissimo quali sono i programmi delle ferrovie (programmi a lunga scadenza), e le fonti messe a loro disposizione, cioè le concessioni, anche soltanto idrauliche, per non parlare delle geotermiche. Le concessioni messe a disposizione delle ferrovie metterebbero l'azienda in condizioni, per il 1960, di poter sopperire al fabbisogno di un miliardo di chilowattora all'anno; però vi è la previsione, basata sugli impianti iniziati o di prossimo inizio, che si potrà disporre soltanto

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

della metà della cifra, e cioè di mezzo miliardo di chilowattora, tutto compreso, basato su un programma prevalentemente geometrico.

Questa la situazione, la cui drammaticità non deve far pensare assolutamente ad una rinuncia alla impostazione della sua soluzione; drammaticità che viene rappresentata unicamente perché si sappia che non si può più perdere un giorno (e non un esercizio) per mettere mano a cose cui doveva essere messa mano assai prima; che richiede anzitutto finanziamenti ingenti, e finanziamenti produttivi nei settori più delicati e fondamentali: elettromotrici, dieselizzazione, blocchi automatici, diversa organizzazione aziendale, diversa direzione aziendale.

Quando una direzione aziendale od una amministrazione aziendale (onorevoli colleghi: nessuno mi potrà accusare di antipatie o riserve di carattere personale. Non ho nulla contro le persone che rivestono le cariche alle quali accenno, particolarmente contro il direttore generale delle ferrovie, che è mio personale amico) arrivano a dei consuntivi di questo genere nel corso di una continuità di esercizi, vi sono delle responsabilità che debbono essere sancite in sede amministrativa e in sede di scelta amministrativa. In sede di scelta, poi, la responsabilità spetta al ministro e spetta al Governo; altrimenti, se non si comincia a vedere il perché si siano commessi degli errori, questi errori si ripeteranno, mentre oggi non ci si può più permettere il lusso di ripeterli, per le ragioni che mi illudo di avere esposto alla Camera in modo non contestabile.

Naturalmente, tutta la questione non si può ridurre ad un meschino palliativo di sostituzione di persona ma deve essere appoggiata su una radicale riforma delle funzioni. Devo dire che da questo punto di vista è già miracoloso che non si sia fatto peggio nell'amministrazione delle ferrovie. Il cambiamento di organizzazione nell'amministrazione delle ferrovie quale fu voluto e realizzato dal fascismo è per sua natura di tale irrazionalità da mettere le ferrovie nelle condizioni quasi obbligatorie di male amministrare e gestire; dal che si deduce che è quasi miracoloso — e questo vada a parziale giustificazione delle carenze ed errori commessi fino ad oggi — che non si sia fatto assai peggio.

Parlerò — e debbo chiedere scusa alla Camera se dovrò prolungarmi ulteriormente per dieci minuti — per indicare almeno il mio punto di vista sui problemi essenziali della riforma amministrativa dell'azienda delle

ferrovie poiché — e lo anticipo subito — il progetto presentato non ci soddisfa minimamente: dalla sua critica potremo vedere in che misura noi dobbiamo organizzare le cose, in modo da non rendere obbligatoriamente ripetibili gli errori già ripetuti nel passato.

Intanto vi è il problema dei finanziamenti ulteriori per assicurare la riparazione di quelle carenze che ho denunciato. L'azienda ferroviaria deve essere azienda di gestione o deve provvedere, a proprio carico, anche alla parte straordinaria attraverso le assegnazioni alla parte straordinaria di fondi prelevati dalla parte ordinaria? È una questione di tecnica finanziaria e contabile, ma nello stesso tempo una questione di concetti ispiratori dell'azienda. Azienda di gestione o azienda di proprietà? La questione è tutta lì. Dal punto di vista amministrativo, finanziario e contabile, dobbiamo rilevare che il trattamento che il Governo usa per l'amministrazione delle ferrovie dello Stato è un trattamento discriminatorio a suo svantaggio rispetto a quello che usa per le poste e telegrafi e per i monopoli dello Stato. A ciascuna di tali aziende, poste e telegrafi (l'onorevole Jervolino ce lo può confermare) e monopoli di Stato, per scopi di rinnovamento ed ammodernamento, e non per ricostruzione, ha dato finanziamenti gratuiti. Perché non è stato fatto altrettanto per le ferrovie dello Stato? Non si riesce assolutamente a capire; cioè non si riesce assolutamente a capire perché, mentre di fatto, se non di dritto, le altre branche (poste e telegrafi e monopoli di Stato) sono considerate, almeno sotto certi riguardi, come aziende di gestione a cui si dà, quindi, un capitale conferito, che resta capitale dello Stato, capitale da amministrare, e la cui reintegrazione non tocca all'azienda di impostare nel suo bilancio, ma tocca allo Stato di impostare, sia pure utilizzando i profitti eventuali dell'amministrazione, per le ferrovie dello Stato ci si è comportati in maniera completamente diversa. Probabilmente proprio per quella discrepanza nella struttura dell'amministrazione che deriva dalla riforma compiuta sotto il governo fascista, che abolì la effettiva ed importante autonomia di cui l'azienda godeva prima del fascismo.

Le ferrovie dello Stato pagano interessi che vanno oltre il 7,60 per cento sui mutui che hanno contratto ed in parte destinati a scopo di ricostruzione. Questa è una delle principali fonti dello sbilancio cronico delle ferrovie dello Stato assolutamente ingiustificate. E badate bene che non vale osservare

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

che non ha nessuna importanza l'impostare una certa quota di pagamento sul bilancio di una azienda o sul bilancio generale dello Stato, perché, in definitiva, sono partite di giro all'interno della stessa amministrazione.

Non ho bisogno di ricordare quanto una concezione di questo genere sia assurda e paralizzante, poiché essa non fa vedere niente e non facendo vedere niente, finisce per non sollecitare alcun provvedimento.

È chiaro che una delle impostazioni più evidenti e di maggiore urgenza che dobbiamo proporci è quella di vedere chiaramente se l'amministrazione delle ferrovie dello Stato deve essere una amministrazione di gestione. È chiaro che l'amministrazione di gestione deve amministrare un capitale conferito e non provvedere come una azienda che si debba procurare da sé il capitale, provvedere al suo servizio, salvo naturalmente regolare le impostazioni contabili che allora assumono un carattere ben chiaro; e quando si tratta di interventi dello Stato per scopi sociali appaiono come tali, e quando sono perdite di esercizio dovute a cattiva amministrazione appaiono pure come tali, da regolare nella loro sede naturale, che è il bilancio del tesoro e non il bilancio dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Sull'opera di ricostruzione le ferrovie dello Stato pagano ancora oggi il 7,60 per cento su tutti i fondi, tranne su quelli messi a disposizione dal primo aiuto americano. Praticamente trattasi di più del 7,60 per cento attraverso gli aggeggi di cui sono infarciti i servizi finanziari dei prestiti.

Ora, quando di fondi così costosi si è fatta una cattiva amministrazione — e così deve ritenersi, altrimenti non avrebbe senso la relazione — è chiaro che non si può cambiare indirizzo, che non si può operare una svolta se prima non si accertano le responsabilità che hanno presieduto a questa cattiva gestione.

Recentemente, il fabbisogno dei capitali per le ferrovie dello Stato per il prossimo decennio è stato precisato in 750 miliardi. Lo stesso ministro dei trasporti, a Milano, mi pare, ha avvalorato questa cifra, anche se, per concorrere a formarla, vi ha compreso 250 miliardi, i quali però non vanno qualificati come nuovi investimenti, essendo versamenti dalla parte ordinaria del bilancio aziendale per inecessari rinnovi.

Quali idee ha il ministro in proposito? Una volta che egli si è dichiarato pressoché d'accordo sull'entità della cifra da impostare, bisogna pure che ci dica come pensa di af-

frontare quel difficile compito che consiste nell'assicurare un grado di priorità sufficiente alle ferrovie nella impostazione generale delle spese dello Stato per il prossimo decennio.

Naturalmente, nel momento in cui si autorizzano maggiori finanziamenti, la prima risposta che ci vien data è la solita: chiudete le linee passive.

Non starò ad attardarmi sulle statistiche del 1952, che hanno preteso, a mio avviso assai imperfettamente, di fare i conti sulla passività perfino quantitativa delle diverse linee considerate isolatamente; ma, premesso che non difendo affatto per principio l'esercizio ferroviario e che non sono un partigiano del ferro a tutti i costi, io dico: si sostituisca la ferrovia là dove essa sia utilmente sostituibile, ma non si autorizzino con leggerezza illusioni in proposito. Tanto più quando gli stessi uomini e molte volte gli stessi parlamentari che fanno violente critiche alle gestioni cosiddette passive reclamano poi il mantenimento di altre linee che, dalle statistiche e dai conti consuntivi delle ferrovie dello Stato, appaiono per lo meno altrettanto passive: mi pare che questa discrepanza sia tanto stridente da denunciare per lo meno una certa deficienza di volontà politica.

A questo proposito, debbo ripetere ancora una volta che, fra le manifestazioni del ministro, che in gran parte sono encomiabili, la meno encomiabile, anzi quella francamente criticabile è stata la sua dichiarazione a Milano circa la devoluzione alle aziende private delle ferrovie o dei mezzi di trasporto sostitutivi, in seguito alla resezione dei rami secchi.

Quali strumenti il ministero ha mai adoperato per accertare e controllare effettivamente i guadagni, i costi reali, le condizioni di esercizio, le inadempienze ai capitoli da parte dei concessionari ordinari? Nessuno; ed ella lo sa bene, onorevole ministro. Ella e i suoi predecessori non sono riusciti neanche ad avere i mezzi per fare un orario generale delle autolinee: ed ella sa benissimo che il Ministero dei trasporti si è proposto di farlo e non vi è riuscito, perché sappiamo tanto poco dei gestori privati delle linee, siano queste di grande o di piccola comunicazione, da non essere neppure in grado, come Ministero dei trasporti, di autorizzare la pubblicazione dell'orario generale dei servizi di linea.

E, inoltre, quali mezzi ha il Ministero per controllarne anche soltanto l'incidenza all'interno dei bilanci dei singoli operatori privati cui si dovrebbero affidare i servizi auto-

mobilitativi sostitutivi delle ferrovie smantellate. Nessuno, per le ragioni che ho già detto e anche perché, se si volesse fare un conto reale dei costi di un'azienda, si dovrebbe cominciare col calcolare in tale conto l'incidenza che ha la spesa per la viabilità, già oggi assolutamente insufficiente e la cui insufficienza sarebbe maggiormente rivelata dalla immisione di un nuovo quantitativo supplementare di traffico sostitutivo di quello delle ferrovie abbandonate. È troppo facile e comodo, infatti, quando si parla dei conti delle ferrovie dello Stato, impostare nelle partite di dare e avere il costo delle strade ferrate e non fare altrettanto quando si parla di autotrasporti privati. Se vogliamo mettere su un piano di confrontabilità l'esercizio ferroviario e quello stradale (e questo deve essere fatto tutte le volte che si passa da un esercizio all'altro) è indispensabile mettere in conto tutte le partite concorrenti; e fra queste non vi è dubbio che vi sia anche la manutenzione della strada ferrata e la spesa necessaria per l'impianto stradale e la sua manutenzione.

Del resto, onorevole ministro, nessun paese al mondo ha affrontato in termini di concessione ai privati il problema della sostituzione dei cosiddetti rami secchi. Al congresso internazionale di Londra del 1954, cui non ho partecipato ma di cui ho compulsato gli atti, non c'è stato uno solo che sostenesse di affidare all'iniziativa privata una linea ferroviaria chiusa. Al contrario, quella conferenza stabilì tre possibilità: esercizio diretto dei servizi stradali da parte delle ferrovie; esercizio indiretto a mezzo di imprese private con cui si sia stipulato un contratto regolare di nolo, di affitto dei veicoli o di associazione (con raccomandazione per questa terza soluzione); partecipazione maggioritaria in imprese privatistiche per l'esercizio dell'autoservizio sostitutivo.

Come si vede, è sempre la ferrovia che deve intervenire direttamente a controllare o gestire il nuovo servizio per il maggior interesse che le deriva dal fatto di essere controparte diretta della concorrenza esercitata dal mezzo camionistico. Io spero che l'impostazione che abbiamo sentito dare non sarà tale da impegnare il ministro ad una persistenza di posizione che dovremmo indubbiamente e apertamente combattere, poiché gli interessi coagulati intorno agli autotrasportatori sono interessi che tendono al monopolio e sono di tali dimensioni da costituire dei problemi seri che vincolano e limitano la libertà di azione della stessa azienda ferroviaria. Noi dovremmo combattere quindi una

persistenza di impostazione che riteniamo deleteria per l'economia ferroviaria e per l'economia italiana nel suo complesso.

Comunque, subordinatamente a questo criterio dello smantellamento delle cosiddette foglie secche, dica il ministro quali linee, ricostruite nel dopoguerra, il suo Ministero ha intenzione di chiudere all'esercizio. Perché il paese ha diritto di sapere che cosa è costata allo Stato la politica piuttosto allegra seguita dall'amministrazione ferroviaria in fatto di ricostruzione di linee.

Comunque, e prima che si dia mano alla effettiva demolizione e sostituzione, occorrerà una misura che domando formalmente: denunciare e invalidare l'accordo «Anac»-ferrovie dello Stato, almeno nella parte che fa divieto alle ferrovie dello Stato di assumere in gestione diretta l'esercizio degli autoservizi. È una autolimitazione dello Stato, che noi non possiamo consentire e che rappresenta un aumento di forza contrattuale nelle mani dei concorrenti attuali o potenziali dello Stato, tale da costituire una remora per la libertà di determinazione da parte delle ferrovie dello Stato.

In secondo luogo occorrerà una revisione attenta dei calcoli — lo dico apertamente — sbagliati, sui quali fino ad oggi si è basata l'amministrazione, e che spiega in parte quella stravaganza che denunciavo al principio di questa parte del mio discorso, per cui nessuno sa quali e perché certe linee siano effettivamente deficitarie. Qui siamo in un caso di leggerezza statistica, in un caso di irresponsabilità statistica. Mi basta fare un esempio. 1.811 chilometri di ferrovia da soli darebbero un disavanzo di esercizio, in moneta 1950-51, di 8 miliardi l'anno. Questi costituirebbero la carta di vergogna delle ferrovie dello Stato. Tutti coloro — anche la stampa di informazione economica — che hanno voluto accusare recentemente le ferrovie dello Stato di cattiva gestione, hanno parlato di questi 1.811 chilometri che da soli danno 8 miliardi di *deficit*.

Prego il ministro di far rivedere i conti alla sua amministrazione, perché di questi 1.811 chilometri, che l'onorevole Bima vorrebbe smantellare urgentemente, 167 sono costituiti da raccordi anulari intorno alle grandi stazioni di Roma, Milano, Napoli, che non si possono assolutamente sopprimere, se non si vogliono sopprimere le stazioni di Roma, Milano, Napoli.

Onorevole ministro, di quegli otto miliardi di *deficit* rappresentati da 1.811 chilometri, questi miseri 167 chilometri non

sopprimibili rappresentano da soli la metà, 4 miliardi!

Mi dica lei se è possibile impostare pubblicamente in modo responsabile una discussione di questa natura sulla base di statistiche provenienti da accertamenti del Ministero che ella dirige (non dico che ella debba avere la responsabilità di queste statistiche; ci mancherebbe altro!) sulla base di una leggerezza — credo di usare una parola piuttosto melliflua — che non depona a favore della serietà con la quale i problemi vengono affrontati.

L'altra condizione è questa: accertare, prima di demolire, che le condizioni di viabilità permettano realmente poi la sostituzione del traffico su gomma al traffico su ferro. Non mi soffermo su questo punto, perché chiunque dei colleghi abbia esperienza dei tentativi o delle proposte fatte in questo senso sa benissimo che insorge immediatamente l'elemento che, non per caso, i privati sollecitatori di questo smantellamento dimenticano o fingono di dimenticare, salvo poi a chiedere, pur protestando contro l'esosità delle tasse di autotrasporto, l'allargamento delle strade, il raddoppio delle carreggiate, ecc.

A conclusione del mio discorso, desidero parlare della questione che ritengo fondamentale per il riordinamento della nostra amministrazione ferroviaria, cioè della riforma. Ella sa benissimo, onorevole ministro, che molte volte ci trovammo d'accordo su un criterio che *grosso modo*, quando si parlava di riforma, ritornava ad una esperienza che non dobbiamo trascurare.

Durante la Resistenza, in quel fervore di iniziative che erano dirette all'avvenire più che al passato, noi ci si domandava: che cosa faremo dopo? I ferrovieri, con cui ebbi l'onore di stare in contatto e di condividere alcune imprese non prive di rischio, si preoccupavano della riforma. Una delle proposte che si affacciò subito all'indomani della liberazione fu quella del ripristino dell'autonomia ferroviaria. I ferrovieri si batterono, ma non poterono aver ragione subito in quell'epoca (eravamo nel 1945-46) perché voi tutti sapete che alcuni tipi di riforma ci erano allora inibiti. Questi tipi di riforma non furono (e questa è una colpa) ammessi dopo, per la resistenza che gli interessi organizzati oppongono ad ogni azione di autorità. Ella sa benissimo, onorevole ministro, che quando si è parlato in sede di Commissione di possibile riforma dell'amministrazione ferroviaria, qualunque fosse stato il dissenso

su alcuni elementi marginali, sul fondo del problema, cioè sulla necessità di un effettivo ritorno all'autonomia, e sul carattere della gestione che l'azienda dovesse avere nella nuova organizzazione, noi ci siamo trovati largamente d'accordo.

Ho voluto ricordare al ministro Angelini le opinioni espresse nel passato, appunto perché vorrei chiedergli come egli possa conciliarle (relativamente anche alle sue idee sugli organi da passare al Ministero dei trasporti, come l'«Anas», come la direzione delle costruzioni ferroviarie, su cui vi è anche una sua antica relazione come relatore) con i contrasti esistenti in seno alla maggioranza, di cui mi limiterò ad accennare una clamorosa manifestazione, che non gli sarà certamente sfuggita. Ne fu protagonista l'allora ministro dei lavori pubblici, il quale sconfessò clamorosamente le direttive da lei patrocinate.

Onorevole ministro, non dico questo per amore dei pettegolezzi, ma perché dobbiamo attenerci a un criterio necessariamente collegiale e uniforme in questa materia, perché, evidentemente, il giorno in cui si dovrà porre mano alla riforma dell'amministrazione ferroviaria, nel dibattito sarà rappresentata, insieme alla sua opinione — e io spero che ella possa ancora rappresentare questa opinione — quella degli altri membri del Gabinetto. E a un certo punto noi dobbiamo pur sapere se questa devoluzione di organismi, che non è una pura appropriazione di autorità, ma è una distribuzione di funzioni, di compiti e di responsabilità, avviene secondo i criteri del ministro Angelini, o secondo i criteri del ministro dei lavori pubblici.

Ella non ignora, onorevole ministro, che molte volte questioni di questo genere, che apparentemente sono questioni di semplice ripartizione di funzioni, hanno paralizzato cose importanti. Se non abbiamo in Italia il comitato dell'energia, è proprio perché, allorché l'onorevole Campilli ne propose l'istituzione, si stabilì una controversia fra il Ministero dell'industria e quello dei lavori pubblici. Proposte di questo genere infatti sollecitano l'interesse di coloro che non desiderano che gli organismi di controllo assumano funzioni e strumenti coordinati ed efficaci, quando siano centralizzati e posti sotto una direzione unitaria. È chiaro che interessi contrastanti coi fini generali dello Stato si avvalgono di questa suddivisione molecolare di funzioni e di compiti fra i diversi dicasteri per giocare su questa divisione, nel senso di sottrarsi al controllo e di affer-

mare maggiormente la loro autonomia nella vita del paese.

Quindi, è una questione non tecnica, non amministrativa, né tanto meno burocratica: è una questione politica. Per questo la poniamo in questa sede, che è una sede politica. Noi le chiediamo spiegazioni soprattutto come membro del Governo, poiché assistiamo a questa differenza di prese di posizione. Noi vogliamo sapere qualche cosa dal Governo: vogliamo sapere se, quando porrà mano al riordinamento dell'amministrazione ferroviaria, si farà in un certo modo o nel modo opposto.

Altro problema è quello dell'accordo non certamente esemplare e completo tra l'ispettorato della motorizzazione e le ferrovie dello Stato. Del resto, tale questione fu rivelata clamorosamente dall'onorevole D'Aragona, in un sussulto di energia alla Camera. È questo un altro problema da risolvere. Le posso dare testimonianza che questo dualismo non cessa di esistere, e paralizza in un largo settore l'opera del Ministero; ed ella non lo risolverà fino a quando il ministro dei trasporti non diventerà effettivamente ministro dei trasporti e non sarà solo ministro delle ferrovie, cioè fino a quando non cesserà di essere il direttore generale del personale, o il condirettore generale delle ferrovie, in una diarchia di poteri che non credo giovi al prestigio politico del ministro e nemmeno all'efficienza tecnica del direttore.

Ho già fatto presente, al principio, che noi ci troviamo di fronte ad un fatto importante: l'anno venturo, infatti, noi avremo su questo argomento un dibattito completamente diverso, perché la riforma dell'amministrazione ferroviaria dovrebbe essere già avvenuta in base alla legge-delega. Quindi, io sento la responsabilità di far conoscere il pensiero di questa parte della Camera, prima che tale evento accada. Ecco le ragioni che mi spingono a intrattenermi ulteriormente su questo importante aspetto del problema. Del resto, il mio ultimo intervento sul bilancio dei trasporti risale al 1947. Sono costretto, altresì, a trattare qualche altro aspetto della questione, perché non parlo a titolo personale, ma parlo anche a nome dei miei colleghi. Sono, quindi, veramente spiacente di dover intrattenere i colleghi, i quali saranno scusati con piena cordialità se dovranno assentarsi, ma a me importa che vengano registrate nel resoconto stenografico queste nostre osservazioni, queste nostre richieste, affinché non si possano avanzare alibi, e le responsabilità siano da tutte le parti assunte.

DEGLI OCCHI. Ella vuole recuperare il silenzio perduto.

LOMBARDI RICCARDO. Credo che, dopo avere parlato della riforma dell'amministrazione ferroviaria, io possa avviarmi alla fine.

CAPPUGI. La riforma dell'amministrazione ferroviaria dovrà essere discussa alla Camera, perché la legge-delega è caduta, per quella parte.

LOMBARDI RICCARDO. Ella sa benissimo, onorevole ministro, che vi sono alcuni problemi della riforma dell'amministrazione che non riguardano soltanto la riforma, ma che riguardano tutta la gestione delle aziende, che, teoricamente almeno, dovrebbero essere aziende autonome. Non starò qui a intrattenermi sull'argomento dettagliatamente, e sarebbe forse interessante perché rivelerebbe criteri ispiratori diversi e quindi elementi di riflessione sulla disparità esistente nella concezione delle diverse aziende dello Stato e sulle condizioni, da un certo punto di vista privilegiate, da un certo punto di vista debilitate, che le ferrovie dello Stato hanno in questo ordinamento generale dello Stato. Non vi è dubbio che alcuni criteri di riforma sono comuni. Io mi limiterò a parlare soltanto di quelli esclusivamente pertinenti all'amministrazione ferroviaria.

Il consiglio di amministrazione, ella lo sa benissimo, così come è oggi costituito fa sì che i ministri siano i veri e propri capi delle aziende autonome e si assumano compiti di gestione oltretutto i normali compiti di alta direzione. In verità, il ministro è il capo dell'azienda e il ministro fa ciò che non dovrebbe fare, e viceversa non fa ciò che dovrebbe fare. I minuti adempimenti dell'ordinaria amministrazione finiscono per assorbirlo tanto da fargli perdere di vista, non di rado, i problemi di insieme delle aziende, nessuna delle quali ha un responsabile su cui l'autorità politica possa provare ad esercitare la principale funzione che, come ho detto ora, deve essere di alta direzione e di controllo. È inutile dire che in queste condizioni esigenze di partito, elettorali o clientelistiche di ogni genere, ed i frequenti avvicendamenti ministeriali che le favoriscono, concorrono a rompere la necessaria organicità e la continuità di indirizzo.

Il consiglio di amministrazione è un organo consultivo, i suoi pareri sono parzialmente vincolanti, cioè il ministro può decidere diversamente dal parere del consiglio ma ha l'obbligo di motivare la sua decisione. L'attività del consiglio di amministrazione si

esercita su materia tassativamente elencata dalle legge. I direttori generali sono parte e giudici nello stesso tempo, e si capisce con quale danno per l'autonomia dell'azienda: anzi, costituiscono parte preminente del consiglio, un po' per gli stretti legami che li collegano al ministro e molto di più per la presenza nei consigli di amministrazione di funzionari della stessa amministrazione, dipendenti gerarchicamente dal direttore generale, la cui opera invece essi dovrebbero guidare, controllare e correggere. Ecco perché prima dicevo che non di responsabilità personale di questo o di quell'altro direttore generale si tratta, ma di necessità organica della nostra amministrazione ferroviaria, tanto che non può contestarsi l'esistenza di una vera e propria sudditanza dei consigli di amministrazione nei confronti dei direttori generali delle aziende, ed in particolare di quella ferroviaria, se è vero, come è vero, che nessuna critica è svolta dai consigli nei confronti degli organi aziendali esecutivi.

La partecipazione ai consigli di amministrazione di funzionari di altre amministrazioni, in rappresentanza delle stesse, è un'altra ulteriore causa di confusione degli ordinamenti e di inefficienza degli istituti: la ragioneria centrale dello Stato, nella persona del ragioniere generale o del funzionario immediatamente inferiore, il Consiglio di Stato, la Corte dei conti e taluni ministeri sovente si atteggiano a controparte delle aziende o a organi di controllo delle stesse e sono portati attraverso la loro rappresentanza nei consigli a ottenere responsabilità di gestione. La ripartizione delle spese per grandi categorie di tutte e tre le aziende autonome, e in particolare di quella delle ferrovie dello Stato, dimostra il completo assorbimento delle disponibilità di spese ordinarie di esercizio, trascurandosi, come ho detto, perfino statutariamente la necessaria devoluzione di fondi all'incremento patrimoniale e al rinnovo delle attrezzature.

Le ferrovie dello Stato che si stanno avvalendo di un finanziamento straordinario di 160 miliardi, ripartiti in 4 anni, costituiti con la emissione di obbligazioni al 5 per cento al valore nominale, iscrivono nel loro bilancio l'onere relativo, rappresentato sia dall'ammortamento finanziario del mutuo, sia dagli oneri generali che questo comporta: caratteristico segno del disordine con il quale l'azienda è amministrata. Infatti, se essa è un'azienda di gestione, tutti i finanziamenti per i miglioramenti e gli incrementi dovrebbero essere gratuiti e dovrebbero an-

dare a gravare sul bilancio generale dello Stato. Si dovrebbe, come ho detto, organizzare più efficientemente e più apertamente questa ripartizione rigorosa di contabilità.

Non mi soffermo, per ragioni di tempo, sui problemi relativi alla gestione dei bilanci, sulla eccessiva analiticità degli stanziamenti per capitoli. Mi riservo in sede competente di ritornare sulla questione. Voglio soltanto limitarmi ad accennare ai lineamenti della riforma che, a nostro avviso, sono i seguenti. L'azienda autonoma attende alla produzione di servizi indivisibili destinati allo scambio ed ha quindi carattere di azienda industriale di produzione. Tuttavia il fine pubblico dei servizi prodotti esclude che l'ordinamento e il funzionamento dell'azienda si ispiri ai criteri ristretti di organizzazione industriale applicabili alle aziende di produzione privata. Secondo gli ordinamenti legislativi della prima parte del secolo, l'autonomia delle aziende — qui sta l'essenziale della cosa — si concretava soprattutto nella esclusione di un diretto rapporto di subordinazione gerarchica dell'azienda al ministro. Nei confronti dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, la sola che abbia conosciuto una simile forma di autonomia, il ministro dei lavori pubblici (quando non v'era ancora il ministro delle comunicazioni o dei trasporti) aveva poteri di vigilanza e di controllo, non anche poteri di direzione effettiva e minuta; e tutti i poteri conferitigli in materia di vigilanza e di controllo erano ritenuti sufficienti a dare concretezza e responsabilità politica per gli atti dell'azienda stessa che gli facevano carico davanti al Parlamento. Si spiegava così l'immovibilità del consiglio d'amministrazione. Il fascismo, ella lo sa, onorevole ministro, riformò profondamente la struttura delle ferrovie dello Stato. Dal 1924 in poi la gestione dell'azienda si ispirò ad esigenze propagandistiche e politiche e non più a criteri di produttività. La presidenza del consiglio d'amministrazione conferita all'allora ministro delle comunicazioni fu il fatto innovatore e che noi vogliamo abrogare. Venne inoltre accentuato il potere gerarchico del ministro sugli organi tecnici preposti all'azienda. Le ferrovie dello Stato persero progressivamente, come tutti sanno, il carattere di azienda industriale autonoma, assumendo sempre più quella di una amministrazione di Stato condotta direttamente con criteri esclusivamente burocratici.

Come si pone il problema di una riforma, quale noi auspichiamo oggi, del consiglio d'amministrazione, dei compiti dei diversi

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

organi direzionali ed esecutivi e di controllo delle ferrovie dello Stato? Noi vediamo la necessità di un ritorno all'antico. Onorevole ministro, mi contenterei che fosse ripristinata la situazione esistente prima del 1938, che era una situazione sotto molti aspetti ragguagliabile, sia pure con differenze, al rapporto che passa oggi fra un'azienda municipalizzata ed il comune; azienda municipalizzata che non è affatto presieduta dal sindaco, come invece l'azienda ferroviaria è presieduta dal ministro, ma da un presidente del consiglio d'amministrazione, scelto dal consiglio comunale, investito dei poteri e responsabile nei riguardi del consiglio comunale. Cosicché i rapporti fra consiglio comunale, presidente dell'azienda municipalizzata e direttore della stessa sono, dal punto di vista formale e da quello sostanziale, rapporti perfettamente chiari e che garantiscono la reciproca sfera di interessi e la reciproca responsabilità.

Noi ci accontenteremmo se si ritornasse alla situazione esistente prima della riforma fascista del 1938, vale a dire se si reintrodicesse nelle ferrovie dello Stato una forma che ha dato una esperienza del tutto favorevole, se è vero che l'azienda ferroviaria prima del 1938 ha progredito ed era una delle aziende esemplari non soltanto in sede nazionale ma in sede internazionale, e che si esaminassero i rapporti fra ministro, presidente del consiglio di amministrazione scelto estraneamente all'azienda e direttore generale, sulla base degli analoghi rapporti esistenti fra il consiglio comunale, rappresentato dal sindaco, il presidente del consiglio di amministrazione o della commissione amministratrice della azienda municipalizzata e il direttore generale. È questa una forma che garantisce il massimo di autonomia e nello stesso tempo il massimo di responsabilità.

So bene (e vi accenno soltanto per incidenza) che contro questa posizione, che tende non a diminuire, onorevole ministro, ma a spostare l'influenza e la responsabilità del ministro, la quale invece ne resterebbe esaltata, perché il ministro finirebbe di perdersi nelle infinite e complesse contestazioni di carattere particolare, dedicandosi, come si deve dedicare, ai problemi generali di indirizzo, lasciando la responsabilità della gestione al direttore generale e al consiglio di amministrazione, viene opposta una preclusiva per l'articolo 95 della Costituzione. Non starò a discutere di questa preclusiva. Ho orrore delle discussioni giuridiche e costituzionali, nelle quali non ho competenza. Ho

fatto quello che un onest'uomo conscio della sua modestia fa in questi casi: mi sono rivolto a dei tecnici, a dei costituzionalisti, i quali unanimemente mi hanno dato dei pareri che non sto a ripetere qui perché non voglio tediare i colleghi. Ma io credo che l'ostacolo della preclusiva opposta dall'articolo 95 della Costituzione in realtà non esiste, e che d'altro canto una riforma dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato, non avendo la sua legge costitutiva alcun carattere sacrale o costituzionale — può essere sempre fatta in avvenire secondo l'esperienza. Per cui non esiste neanche dal punto di vista pratico alcuna preclusiva all'esercizio integrale, voluto dall'articolo 95, della responsabilità del ministro, il quale deve rispondere dell'amministrazione davanti alle Camere. Del resto, sono infiniti i casi di gestione diretta o indiretta dello Stato, nei quali il ministro che pure è tenuto in base all'articolo 95 a rispondere, ha poteri infinitamente minori di quelli che possono derivare oggi per il ministro dei trasporti da una riforma autonoma dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Cercherò di ricapitolare, senza neppure illustrarli, i punti sui quali, a nostro avviso, si dovrebbe articolare la riforma delle ferrovie dello Stato.

All'azienda autonoma deve essere preposto un consiglio di amministrazione composto di un presidente e di un numero variabile di membri. Del consiglio di amministrazione dovrebbero far parte tecnici estranei alla amministrazione dello Stato, funzionari dell'amministrazione dello Stato nominati in qualità di esperti e non di rappresentanti: uno o due funzionari dell'azienda autonoma; una rappresentanza elettiva del personale e un avvocato dello Stato. E basta. Resta esclusa quindi la partecipazione di consiglieri dello Stato, di consiglieri della Corte dei conti, di rappresentanti della ragioneria generale dello Stato. Questi devono esercitare il controllo, ma devono esercitarlo dall'esterno, non dall'interno. La competenza attribuita dalla legge alla ragioneria generale dello Stato è sufficiente perché essa possa svolgere la sua funzione di istituto, che è di controllo e non di gestione attiva.

Il direttore generale dell'azienda deve essere come il direttore di un'azienda municipalizzata. Partecipa ai lavori del consiglio con voto consultivo senza essere membro titolare del consesso. Questo è essenziale per assicurare la divisione delle responsabilità e l'accertamento delle stesse.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

CAPPUGI. Queste sono le conclusioni a cui era arrivata la commissione Berrutti.

LOMBARDI RICCARDO. Fino a un certo punto, ella sa, onorevole Cappugi, che la commissione aveva contraddetto in parte quello che aveva fatto in alcuni articoli. Le mie richieste sono parzialmente polemiche con quelle presentate dal mio ottimo amico professor Berrutti. Perché, mentre si era messo sulla buona strada, ad un certo punto si è lasciato irretire ed ha finito col demolire se stesso, con scarso vigore del lavoro conclusivo che egli ha presentato.

Quindi, consiglio di amministrazione con poteri deliberanti in tutti gli affari di vera e propria gestione. Competenza consultiva parzialmente vincolante negli affari di governo, con il che è garantita l'autonomia del ministro, la quale deve essere garantita altrettanto efficacemente che l'autonomia dell'azienda. Pertanto, in sede consultiva, il consiglio dovrebbe avanzare proposte ed esprimere pareri su una serie di atti di governo, dei quali però la responsabilità e la decisione dovrebbero essere riservati al ministro: progetti di bilanci preventivi, variazioni di costi di esercizio, rendiconti, prelevamento sui fondi di riserva, schemi di provvedimenti legislativi o regolamentari interessanti l'azienda, modificazioni di carattere generale dei prezzi e commissioni di vendita dei servizi, partecipazione dell'azienda ad imprese di produzione od opere finanziarie; modificazioni riguardanti l'ordinamento del personale; nomine alla carica di direttore e vicedirettore, istituzione o soppressione di circoscrizioni, organi periferici, ecc., approvazione di atti e negoziati di rilevante importanza patrimoniale.

Tutto il resto dovrebbe essere conferito alla competenza deliberante del consiglio di amministrazione. Nell'ambito di tale competenza dovrebbe essere assegnato un congruo numero di facoltà al direttore generale dell'azienda, con l'esplicita disposizione che parte di tali facoltà devono essere delegate ai vari direttori, previo assenso dei consiglieri di amministrazione e previa divisione e specificazione delle attribuzioni (responsabilità grossa che sembra ovvia, ma che urta sempre al Ministero dei trasporti contro un *fin de non recevoir* dimostratosi praticamente insuperabile) ai funzionari preposti alle circoscrizioni periferiche.

Inutile dire che non si organizza l'autonomia dell'azienda centrale senza organizzare detta autonomia anche perifericamente, senza attribuire ai direttori compartimentali responsabilità piena, laddove oggi la dipendenza

burocratica e paralizzante di qualsiasi iniziativa si va sempre più accentuando per contrastare lo snellimento del traffico.

I rapporti fra il consiglio di amministrazione e il ministro e la posizione di quest'ultimo dovrebbero essere regolati in questo modo: termine perentorio per tutte le deliberazioni del consiglio, che dovrebbero essere notificate al ministro; deliberazioni vincolate dalle leggi e regolamenti e non discrezionali; escluse dal controllo di merito, esse dovrebbero essere sottoposte al semplice controllo di legittimità da parte del ministro, quindi sarebbero immediatamente esecutive, salvo il potere di annullamento del ministro; altre deliberazioni sottoposte al controllo di merito del ministro, il quale con suo decreto motivato potrebbe negarne l'esecutorietà entro il termine perentorio, analogamente ai poteri delegati al sindaco e, entro certi limiti, anche all'autorità tuttora della giunta provinciale amministrativa per le deliberazioni delle municipalizzate.

Inutile specificare le attribuzioni ulteriori, essendo sufficiente indicarne i pilastri, e cioè: atti di governo (competenza del ministro); atti di gestione (competenza esclusiva del consiglio di amministrazione). Sugli atti di governo: voto consultivo non vincolante da parte del consiglio di amministrazione; direttore generale: non facente parte del consiglio di amministrazione.

Questi sono i pilastri su cui si organizza l'autonomia dell'azienda, investendovi di funzioni di responsabilità i direttori compartimentali; struttura dei bilanci da riformare profondamente in relazione alla riforma dei rapporti di responsabilità all'interno dell'azienda; impostazione delle entrate: è quella che è; impostazione della spesa: ancora una volta meno importanza al bilancio preventivo ed importanza di merito a quello consuntivo. Il bilancio preventivo è un coacervo di previsioni anticipate di diciotto mesi e reca cifre elencate per necessità funzionali con criteri di massima e non vincolanti, analogamente a quello che si fa per le aziende municipalizzate, nelle quali il bilancio preventivo costituisce una traccia indicativa delle intenzioni e un limite alle facoltà e possibilità; dare invece il massimo rilievo, la massima efficacia, la massima tempestività, la massima responsabilità al bilancio consuntivo, che è quello che poi effettivamente conta e sul quale si giudica l'opera concreta fornita dal consiglio di amministrazione e sul quale quindi si può giudicare la rispondenza o meno al criterio politico di gestione imposto dal ministro e dal

LEGISLATURA II. — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

consiglio dei ministri al consiglio di amministrazione.

Mi pare — e non mi attardo su questo punto — che noi possiamo in sostanza aspettare il ministro al traguardo della riforma dell'amministrazione.

Dico che questa discussione sarà tanto più utile in quanto sarà più urgente, ma anche in quanto sarà impostata opportunamente e che vi sia un ministro che abbia il coraggio (e mi auguro che sia lei, onorevole Angelini, a darne la dimostrazione) di assumere in proprio un'opera — glielo anticipo — che non sarà facile, perché troverà ostacoli che dovranno essere sormontati, ma sono ostacoli di natura estremamente seria, perché offendono degli interessi costituiti, degli interessi vestiti assai solidi e assai ponderosi.

Vorrei accennare ad alcuni problemi sui quali pressoché sorvolerò per finire in pochi minuti.

Rapporti fra strada e rotaia. Ne ho accennato in principio del mio discorso. Devo avvertire che non ci dobbiamo fare attardare da considerazioni leggere e facili. I percorsi medi dei viaggiatori delle ferrovie dello Stato in Italia denunciano una cosa abbastanza interessante: che l'Italia in fatto di viaggiatori è seconda nell'ordine di media delle distanze. La distanza per viaggiatore in Italia è lo distanza massima in Europa, subito dopo la Spagna, e nelle merci è addirittura la prima, cioè la Spagna nelle merci viene anche dopo. Posso dire subito che l'Italia ha un raggio medio di percorso per viaggiatore di 57,5 chilometri contro 69 della Spagna; invece nelle merci 279 contro 257,2 per la Spagna. Tutti gli altri paesi hanno distanze medie molto minori, per finire alla Germania per la quale essa è di 24,5 chilometri.

Dico questo non per mania statistica. La questione è questa: che maggiore è il raggio di percorrenza del viaggiatore delle ferrovie dello Stato e maggiore è il disavanzo che si verifica. Difatti, il di avanzo rispetto alle entrate in Italia e in Spagna è rispettivamente del 28,6 per cento e del 18 per cento, ed è un disavanzo inversamente proporzionale alla estensione del raggio di percorrenza per viaggiatore. Il che significa, se questa correlazione è vera, che questa percorrenza media dovrà essere ridotta; il che significa ancora che bisogna stabilire su altra base i rapporti fra rotaia e strade.

Onorevole ministro, avevo intenzione, se il tempo non mi facesse adesso veramente un divieto pressoché perentorio, di stabilire per lo meno un criterio su questo punto.

Devo dire che noi apertamente, pur coscui dell'incremento delle esigenze della strada, domandiamo una politica parzialmente, ragionevolmente, direi razionalmente protezionistica nei riguardi delle ferrovie.

La quota di incidenza lasciata alla strada in Italia rispetto a quella ferroviaria è eccessiva, ed assolutamente eccessiva si rivela se la si confronti con quella degli altri paesi di pari civiltà e di analoga organizzazione sociale.

Potrei fare il conto, paragonando ciò che risulta per i viaggiatori su strada rispetto a quello che risulta per i viaggiatori su ferrovia, per dimostrare che noi, nei riguardi della strada, conduciamo una politica di autentico privilegio a tutto danno della ferrovia.

Domando che questa politica sia invertita e che una ragionevole e moderata politica di protezione delle ferrovie dello Stato presieda alle indicazioni e alle direttive del ministro; domando che Stato e Governo trovino i fondi per poter riparare alle croniche insufficienze di bilancio e rimettere in sesto, con i piedi sulla terra e con la faccia in avanti, la nostra massima azienda industriale.

Non illudiamoci che certi smantellamenti e certe riduzioni di costi, cosiddetti sociali, possano apportare gran che. Debbo avvertire gli onorevoli colleghi che troppe illusioni si sono fatte sulla incidenza che hanno le cosiddette concessioni speciali sul bilancio delle ferrovie dello Stato. È vero, invece, che l'incidenza dei viaggiatori a tariffa ordinaria è aumentata rispetto al 1938: e desidero rilevare ciò principalmente per smentire le voci secondo cui incredibili concessioni si farebbero in favore degli operai e degli studenti. Basti citare che la composizione percentuale del viaggiatore ordinario nel 1938 era dell'11,4 per cento: essa è salita nel 1954-55, al 21,6 per cento. Quanto dire che il viaggiatore a piena tariffa rappresenta oggi un quinto dei viaggiatori, laddove nel 1938 ne rappresentava la decima parte, e che di pari passo sono state migliorate le componenti ricche del traffico, il che dà una maggiore responsabilità all'utilizzo di questa felice circostanza e non deve indurre l'opinione pubblica e il Parlamento a frettolose conclusioni su dilapidazioni, che in questo campo non esistono.

Onorevole Presidente del Consiglio e onorevole ministro dei trasporti, onorevoli colleghi, io ho premesso che queste mie osservazioni dovevano avere ed hanno un valore di assolvimento di un obbligo di coscienza. Noi non ignoriamo e tanto meno sottovalutiamo i gravissimi, ma non insormontabili

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 APRILE 1956

ostacoli che il ministro ha davanti a sé; ostacoli che sono la risultante della entità di certi indirizzi sbagliati, la risultante di certi elementi esterni e non contrastabili che sono venuti al pettine. Non è colpa mia se ella ha avuto la ventura di assumere il dicastero dei trasporti e particolarmente la rappresentanza della azienda delle ferrovie dello Stato nel momento in cui i problemi non sono più aggiornabili. Ne consegue che ella ha una responsabilità infinitamente maggiore di quella dei suoi predecessori, e credo che ella ne sia cosciente.

Non si metta su una strada sbagliata, onorevole ministro. Non pensi di risolvere il problema delle ferrovie dello Stato attraverso le facili indulgenze, le concessioni alle pressioni che si esercitano nel senso di contenere il terreno, l'aria e la vita alle ferrovie dello Stato. Non pensi cioè di risolvere il problema attraverso una asfissia, sia pure parziale, dell'azienda di Stato. Questo problema si risolve piuttosto nel senso della dilatazione e dell'irrobustimento dell'azienda, e non con la sua contrazione. Io si risolve nel senso di un coraggioso intervento nei problemi del traffico moderno nel quale, se bene si valutano tutti gli elementi concorrenti al costo di esercizio, la ferrovia ha ancora molto da dire e da rappresentare in una economia in sviluppo come la nostra.

Onorevole ministro, io la invito amichevolmente e cordialmente a mettersi su questa strada coraggiosamente. Nella misura in cui ella accoglierà questo invito, ella avrà il nostro franco e leale appoggio. *(Vivi applausi a sinistra — Congratulazioni).*

PRESIDENTE. Non essendovi altri iscritti, dichiaro chiusa la discussione generale. Il seguito della discussione è rinviato alla seduta pomeridiana.

Presentazione di disegni di legge.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Mi onoro presentare, a nome del ministro dei lavori pubblici, i disegni di legge:

« Istituzione della carica di vicepresidente dell'Istituto nazionale per le case agli impiegati dello Stato (I. N. C. I. S.) »;

« Autorizzazione della spesa di lire 350 milioni per la costruzione di un nuovo valico di frontiera in località Brogeda (Ponte Chiasso - Como) ».

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questi disegni di legge, che saranno stampati, distribuiti e trasmessi alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede.

La seduta termina alle 14.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI