

DCLII.

SEDUTA DI LUNEDÌ 21 OTTOBRE 1957

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE TARGETTI

INDI

DEI VICEPRESIDENTI RAPELLI E MACRELLI

INDICE	PAG.	PAG.
Congedi	36863	
Disegno di legge (Seguito della discussione):		
Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1957-58. (2999)	36870	
PRESIDENTE	36870	
COLASANTO	36870	
CONCAS	36879	
VEDOVATO	36882	
CERRETI	36892	
ANGELINI, <i>Ministro dei trasporti</i>	36898, 36900	
DANTE	36902	
RAFFAELLI	36906	
CALABRÒ	36916	
DE CAPUA	36922	
GOTELLI ANGELA	36925	
BIASUTTI	36926	
Proposte di legge:		
(<i>Annunzio</i>)	36864	
(<i>Trasmissione dal Senato</i>)	36864	
Proposte di legge (Svolgimento):		
PRESIDENTE	36869	
DEL FANTE	36869	
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	36869, 36870	
COLASANTO	36869	
Interrogazioni e interpellanza (Annunzio)	36927	
		Interrogazioni (Svolgimento):
		PRESIDENTE
		GUERRIERI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>
		MICELI
		MINASI
		Per una sciagura sul lavoro a Benevento:
		VILLANI
		COLASANTO
		MINASI
		DEL FANTE
		GUERRIERI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>
		PRESIDENTE
		Risposte scritte ad interrogazioni (Annunzio)
		La seduta comincia alle 16.
		BIASUTTI, <i>Segretario</i> , legge il processo verbale della seduta pomeridiana del 17 ottobre 1957.
		(È approvato).
		Congedi.
		PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Bettiol Giuseppe, Marzotto e Montini.
		(I congedi sono concessi).

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 OTTOBRE 1957

Trasmissione dal Senato.

PRESIDENTE. Comunico che il Senato ha trasmesso la seguente proposta di legge d'iniziativa dei senatori Petti e Agostino, approvata da quella II Commissione:

« Modificazione dell'articolo 56 della legge 8 gennaio 1952, n. 6, sulla cassa nazionale di previdenza e assistenza a favore degli avvocati e procuratori » (3242).

Sarà stampata, distribuita e trasmessa alla competente Commissione, con riserva di stabilirne la sede.

Annuncio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate proposte di legge dai deputati:

JACOMETTI ed altri: « Modifiche ad alcune norme del regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, che approva il testo unico delle leggi di pubblica sicurezza » (3239);

DIECIDUE: « Provvidenze a favore dell'Istituto di studi etruschi ed italici di Firenze » (3240);

ROBERTI ed altri: « Applicazione a favore dei personali dipendenti dalla Corte dei conti, dal Consiglio di Stato e dall'Avvocatura dello Stato, dell'articolo 3 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 13 maggio 1947, n. 400 » (3241).

Saranno stampate e distribuite. La prima, avendo i proponenti rinunciato allo svolgimento, sarà trasmessa alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede; delle altre, che importano onere finanziario, sarà fissata in seguito la data di svolgimento.

Annuncio di risposte scritte ad interrogazioni.

PRESIDENTE. Sono pervenute dai competenti Ministeri risposte scritte ad interrogazioni.

Saranno pubblicate in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna.

Per una sciagura sul lavoro a Benevento.

VILLANI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VILLANI. La Camera è certamente al corrente della grave sciagura verificatasi sabato mattina 19 ottobre, a Benevento, nella fabbrica di fiammiferi Marsigha.

Il lavoro era appena iniziato quando, per lo scoppio di una caldaia contenente alcune

centinaia di quintali di acqua (caldaia che serviva per l'essiccazione delle asticcioline dei fiammiferi), l'intero edificio della fabbrica crollava. Dal cumulo di macerie venivano estratte quattro salme di lavoratori e di lavoratrici: quella di Domenico Bifani, di 50 anni, l'unico addetto alla caldaia, e quelle di Pierro Maria, di anni 15, di Lombarelli Grazia, di anni 53, e di Marsigha Salvatore, uno dei proprietari della fabbrica. Un'altra vittima della grave sciagura è l'operaio Egidio Calondra, di 27 anni, ucciso, ad alcune decine di metri di distanza dal luogo del disastro, dalle macerie lanciate lontano dallo scoppio nel mentre si recava a lavorare in un'altra fabbrica.

Purtroppo la lista delle vittime si è allungata con i nomi di Giovanna De Luca e di Angelina De Nunzio, di anni 22, decedute nelle giornate di sabato e domenica 20 ottobre agli ospedali civici riuniti, ove erano state ricoverate con altri numerosi feriti, alcuni dei quali versano tuttora in gravi condizioni.

Tutta la città è stata profondamente e dolorosamente colpita dalla grave sciagura, che ha stroncato la vita di madri e padri di famiglia, ed ha mietuto giovani esistenze. De Pierro Maria, infatti, aveva appena 15 anni: a quell'età, se fosse attuata la norma costituzionale relativa alla scuola dell'obbligo, si sarebbe dovuta trovare non in una fabbrica, ma in una scuola. Seguendo invece la strada di molti altri ragazzi della sua condizione, aveva dovuto faticosamente trovarsi un lavoro: veniva a Benevento da Sant'Angelo a Cupolo alzandosi e mettendosi in cammino alle sei per poter portare a casa 400-500 lire al giorno durante i mesi di lavorazione.

Mentre io, ed il gruppo comunista a cui ho l'onore di appartenere, esprimiamo tutto il nostro cordoglio e la nostra solidarietà umana verso le vittime, i feriti e le loro famiglie, associandoci al lutto della cittadinanza intera, auspichiamo che il Governo prenda tutte le misure necessarie perché la commissione d'inchiesta accerti tutte le cause ed eventuali responsabilità che hanno determinato il sinistro e, nello stesso tempo, intensifichi la vigilanza sullo stato dei macchinari e sulla qualifica degli operai addetti, elementi questi che quasi sempre sono alla base di sciagure come quella di Benevento, per tutelare in modo efficiente la vita dei lavoratori.

COLASANTO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 OTTOBRE 1957

COLASANTO. La fabbrica in cui si è verificata questa immane sciagura è una di quelle costruite con le sovvenzioni per la industrializzazione del Mezzogiorno. È in esercizio da meno di un anno ed aveva già dato rilievo ad aspre vertenze sindacali, sostenute soprattutto dalla C. I. S. L. che chiedeva l'applicazione dei contratti nazionali di lavoro. Oggi, però, pur temendo che avarizia ed imperizia possano aver molto concorso al grave scoppio della caldaia di prosciugamento degli stecchini dei fiammiferi, non di questo dobbiamo occuparci; dobbiamo invece adoperarci per sapere se veramente nella fabbrica fossero state prese tutte le misure atte a garantire l'incolumità dei lavoratori e la stessa sicurezza dello stabilimento.

Al di sopra di ogni altro pensiero e sentimento, ci stringe il cuore per i sette operai morti; per le sette famiglie orbate degli affetti, della guida e dei mezzi di sostentamento. Oggi c'inchiniamo reverenti dinanzi alle loro salme e dinanzi al dolore delle loro figlie, dolore condiviso da tutti i lavoratori di Benevento, della Campania e del Mezzogiorno, e particolarmente da noi aderenti alla C. I. S. L. e da tutti i democratici.

Tutta Benevento è in lutto ed angosciata, e mi pare sia questo il primo grande disastro che colpisce una delle nuove industrie che vanno sorgendo nel Mezzogiorno. Un gruppo di lavoratori ha segnato col proprio sangue la strada dello sviluppo delle nostre regioni depresse: questo sangue sia, come quello dei martiri, seme di conquista e di affermazioni nuove.

Alle famiglie colpite ed agli altri lavoratori di Benevento, come deputato della Campania e a nome del gruppo democratico cristiano, le più vive espressioni di cordoglio. A nome della C. I. S. L., di cui sono rappresentante regionale, alle stesse famiglie e agli stessi lavoratori, esprimo non solo le vive condoglianze ed il fraterno cordoglio di tutti i nostri organizzati, ma anche fraterne espressioni ed impegni di solidarietà. Fratelli che non siete più fra noi, la vostra memoria resterà scolpita non solo in qualche lapide, ma anche nel cuore del popolo di Benevento. La provvidenza vi dia il guiderdone dei martiri ed aiuti le vostre famiglie.

MINASI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MINASI. A nome del gruppo del partito socialista italiano, unisco la nostra parola di cordoglio a quella degli altri colleghi per un nuovo triste evento che allunga ancora

la catena degli infortuni mortali sul lavoro. Purtroppo, nel mezzogiorno d'Italia quei pochi lavoratori che riescono ad avere assicurato il lavoro, là dove la disoccupazione e la conseguente miseria interessano la stragrande parte dei lavoratori del mezzogiorno d'Italia, corrono un rischio mortale anche per la imprevidenza dei padroni e per la carenza della funzione di controllo.

Ancora un invito e un accorato appello al Governo perché quello che è possibile, applicando le norme e le misure protettive, si faccia perché questo rischio sia ridotto.

DEL FANTE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DEL FANTE. A nome del gruppo del partito monarchico popolare, mi associo e prendo viva parte al cordoglio per la tragica sciagura verificatasi a Benevento.

GUERRIERI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo si associa alle parole di cordoglio con cui sono state ricordate le vittime di questa grave sciagura ed alle espressioni di commossa solidarietà verso le famiglie e i feriti.

Ogni valutazione circa le cause della sciagura va riservata all'esito dell'inchiesta giudiziaria.

Il Governo ha già manifestato con sollecite forme di assistenza la propria solidarietà verso le famiglie dolorosamente colpite e non mancherà di spiegare ogni ulteriore doveroso interessamento.

PRESIDENTE. La Presidenza si farà interprete di questi sentimenti di rimpianto e di cordoglio presso le famiglie delle povere vittime. Al tempo stesso, la Presidenza è sicura di interpretare il sentimento della Camera inviando espressioni di compianto e di cordoglio alle famiglie dei muratori caduti nel disastro edilizio accaduto a Modena.

Nell'un caso e nell'altro l'autorità giudiziaria sta indagando per l'accertamento delle eventuali responsabilità. Ma l'accertarle — se vi sono — ed il punire i colpevoli non diminuirà in alcuna misura l'entità della sciagura, però è certo che da ogni parte, e specialmente dal Governo, si dovrà fare — e ci auguriamo si farà — il possibile perché le indagini vengano condotte con la massima diligenza, al fine di tranquillizzare l'opinione pubblica, la quale, ripeto, non può trovare nella eventuale persecuzione dei colpevoli alcun conforto, ma almeno un senso di fiducia nell'amministrazione della giustizia. (*Segni di generale consentimento*).

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 OTTOBRE 1957

Svolgimento di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha informato la Presidenza che desidera rispondere subito alle seguenti interrogazioni, dirette al ministro dei lavori pubblici, delle quali il Governo riconosce l'urgenza:

Miceli, Gullo, Alcata, Messinetti, Curcio e Musolino, « sui provvedimenti di emergenza che intendono adottare per i danni dell'alluvione in Calabria » (3669);

Minasi e Geraci, « al fine di conoscere quali provvedimenti hanno adottato a seguito dei considerevoli danni alluvionali che hanno rovesciato dolorose conseguenze sulle popolazioni calabresi » (3675);

Messinetti, « per sapere quali provvedimenti egli intende adottare per risolvere il problema dei baraccati di Crotona, così duramente colpiti dall'alluvione del 7 ottobre 1957 » (3688).

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

GUERRIERI *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Osservo che quanto gli onorevoli interroganti chiedono di conoscere formò già oggetto di analoga interrogazione presentata nell'altro ramo del Parlamento e in merito alla quale il ministro onorevole Togni ebbe a rispondere personalmente nella seduta del 10 ottobre. Non ho qui che da confermare i dati e le notizie allora comunicate dal ministro e che sostanzialmente sono le seguenti.

Le piogge torrenziali dei giorni 7 e 8 ottobre hanno principalmente interessato le zone di Crotona, Catanzaro, limitatamente alla fascia costiera ionica, e la parte alta del vibonese.

Nel comune di Crotona si è verificata la interruzione del nuovo acquedotto, che è stato provvisoriamente ripristinato dalla Cassa per il mezzogiorno costruttrice dell'opera. In tale comune si è reso necessario anche lo sgombero di alcune famiglie dei rioni Carmine e Marinella ricoverandole provvisoriamente negli edifici scolastici.

Le acque di esondazione del torrente Passovecchio, che avevano provocato allagamenti nelle campagne latitanti la strada nazionale e la zona industriale, si sono esaurite per deflusso naturale consentendo lo sgombero del fango dalla sede stradale, dagli stabilimenti e dai fabbricati.

Saranno tra breve iniziati in Crotona i lavori di costruzione di due lotti, già finan-

ziati, per la realizzazione di 304 alloggi da parte dell'U. N. R. R. A.-Casas.

I danni subiti da vari altri comuni riguardano principalmente le strade interne ed esterne ed alcune case di vecchia costruzione, già in precarie condizioni, realizzate a suo tempo con sistemi primordiali e senza gli essenziali requisiti tecnici.

In seguito agli immediati sopralluoghi effettuati, sono stati disposti i necessari interventi di pronto soccorso, soprattutto per il ripristino del transito nei tratti interrotti per un importo di lire 5 milioni.

Non si mancherà di adottare, da parte del Ministero dei lavori pubblici, le eventuali ulteriori provvidenze che si renderanno necessarie. Questo per quanto riflette il Ministero dei lavori pubblici.

Per quanto concerne i provvedimenti di competenza di altri dicasteri posso dire che il Ministero dell'interno ha provveduto, a mezzo delle prefetture di Catanzaro e di Reggio Calabria, a disporre tempestive misure assistenziali nei centri maggiormente colpiti ed a concedere contributi straordinari per la assistenza alle famiglie più bisognose.

Il Ministero dell'agricoltura e delle foreste da parte sua ha impartito istruzioni agli ispettorati agrari della Calabria per accertare i danni causati ed intensificare l'assistenza tecnica agli agricoltori per il ripristino dell'efficienza produttiva delle aziende danneggiate.

I predetti ispettorati agrari esamineranno benevolmente le richieste che verranno avanzate dai coltivatori danneggiati ed intese ad ottenere agevolazioni fiscali e contributive, nonché dilazioni nelle scadenze dei prestiti agrari.

Lo stesso ministero ha assegnato complessivamente alle province calabresi 20 mila quintali di grano da distribuire gratuitamente ai ceti agricoli maggiormente bisognosi.

È stato inoltre disposto di dare la priorità ai coltivatori danneggiati nella concessione di contributi per acquisto di grano da seme e agli olivicoltori nella concessione di contributi per il miglioramento, l'incremento e la difesa antiparassitaria degli ulivi.

PRESIDENTE. L'onorevole Miceli ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

MICELI. Replicherò anche per conto del collega Messinetti, presentatore di analoga interrogazione.

Mi dichiaro anzitutto insoddisfatto per il comportamento del Governo in merito alla nostra interrogazione. La nostra interrogazione è stata presentata il giorno 10 ottobre, e nonostante la gravità della situazione il

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 OTTOBRE 1957

Governo risponde ad undici giorni di distanza per bocca del sottosegretario per i lavori pubblici. Sullo stesso argomento, invece, il Governo ha sentito la necessità di rispondere con l'intervento personale del ministro Togni ad un interrogante democristiano, il senatore Spasari, nello stesso giorno in cui questi ha presentato la sua interrogazione, il 10 ottobre.

Crede, il Governo, che sia a sua discrezione di disporre del regolamento parlamentare esistente? O crede che vi siano due regolamenti, uno per la maggioranza ed uno per l'opposizione, uno che suggerisca l'intervento immediato del ministro per rispondere ad un senatore democristiano e l'altro che sullo stesso argomento consenta di rimandare di undici giorni la risposta quando gli interroganti sono sei deputati di opposizione? Oppure ritiene il Governo che il Parlamento, come tutti gli altri istituti pubblici del nostro paese, sia ormai da considerarsi uno strumento al servizio del partito di maggioranza? O, infine, ritiene il Governo (e forse questa è l'ipotesi più plausibile) che gli convenga rispondere solo a quei parlamentari i quali, come è accaduto al Senato, danno affidamento di essere in ogni occasione soddisfatti e plaudenti anche in confronto delle più evidenti mesatteeze, delle omissioni più colpevoli e delle più sfacciate complicità? In ogni caso il comportamento del Governo, su questa nostra interrogazione, è da considerare offensivo non tanto per le persone e per i partiti ma nei confronti della serietà e della dignità stesse del Parlamento.

E passo a trattare il merito della risposta. Le risposte del Governo vogliono far credere che le nostre interrogazioni vertono esclusivamente su danni di scarso rilievo, prodotti da un banale acquazzone abbattutosi in Calabria. Partendo da questa premessa, era logico che ogni intervento governativo dovesse apparire appropriato, costruttivo e degno di elogio. Ma chi non voglia attribuire a tale risposta il significato di cinico disinteresse per i sinistrati e per le popolazioni calabresi, dovrà per lo meno ammettere una sconcertante disinformazione degli uffici ministeriali che perdura anche a 11 giorni di distanza dai fatti denunciati. In realtà ella, onorevole sottosegretario, non ha fatto altro che ripetere quello che 11 giorni fa ebbe a dire al Senato il ministro Togni. Le piogge del 7, 8, 9 hanno causato invece una vera e propria alluvione in una vasta zona della provincia di Catanzaro. L'alluvione non si è estesa a tutta la Calabria, come accadde nel 1953, ma la parte colpita non ha niente da invidiare a quelle devastate dall'alluvione di quell'anno.

Nel crotonese, che ella, onorevole sottosegretario ha ricordato, per le esondazioni dell'Esaro e del Passovecchio, sono stati prodotti danni assai ingenti alle campagne ed al raccolto, nonché agli impianti industriali. In altre zone della provincia di Catanzaro si sono verificati straripamenti di fiumi, frane, perdite di raccolti, allagamenti e crolli di case con la perdita delle masserizie e delle scorte, danni agli acquedotti ed alle opere pubbliche.

Questo è il consuntivo, che anche se meno grave di quello del 1953, ha per le zone colpite le stesse caratteristiche e la stessa entità. A Girifalco 50 case sono state colpite, due rioni, Caroli e Pioppi, sono pericolanti, 35 case senza tetto a Cortale, allagamenti e danni vari; ad Amaroni 5 case distrutte e 19 danneggiate; a Palermiti, 40 case danneggiate e 7 demolite. Le campagne, poi, hanno subito danni ingenti mettendo sul lastrico migliaia di contadini, piccoli proprietari, assegnatari. Tutto ciò è causa di sofferenze e di lutti per gli uomini, sempre per la stessa categoria di uomini: la povera gente sfollata, senza tetto, senza lavoro, senza raccolto.

Di questo ella non ha parlato, onorevole sottosegretario, e non ne ha parlato l'onorevole Togni. E né lei, né l'onorevole Togni a nome del Governo possono aver sentito il bisogno di ricordare in questa Camera le quattro vittime della alluvione. Forse perché responsabile della morte di queste quattro persone è quel Governo di cui ella fa parte. Ma se voi non osate ricordarli, è nostro dovere e compito commemorarli in quest'aula. Gerace Pasquale di Vincenzo di anni 49, operaio, con otto figli, travolto dalla piena nelle vicinanze di Crotona; Nicola Nescio, da Conflenti, di anni 70, travolto dalle acque del torrente in contrada Mazzone; Mancari Giuseppe, di Acconia di Curinga, travolto mentre fuggendo dal giaciglio dove si trovava infermo tentava di porsi in salvo dalla furiosa tempesta; Misdea Giuseppe, di anni 27, rimasto ucciso sotto le macerie della sua abitazione a Palermiti.

Nonostante tutti questi tragici fatti, sull'alluvione abbattutasi in una vasta zona della provincia di Catanzaro si è stesa una coltre di silenzio da parte della stampa, delle autorità, del Governo. Il prefetto, poi, ha creduto di poter fare dimenticare le responsabilità con l'offensiva elargizione di 25 mila lire alle famiglie dei morti!

Ma perché avviene tutto ciò? Perché si vuole nascondere la grave responsabilità del Governo e delle autorità. Si vuole nascondere il rendiconto ripetutamente e da molte parti

richiesto di come sono stati spesi i 32 miliardi stanziati con la legge 27 dicembre 1953, n. 938, per gli alluvionati del 1953. Se questo rendiconto fosse presentato, si vedrebbe che mentre pingui sovvenzioni sono andate ai soliti notabili calabresi, grandi elettori della democrazia cristiana, i quali nessun danno hanno subito, sono state puntualmente respinte le richieste della povera gente, di coloro che sono stati veramente danneggiati. A Maida, per esempio, 103 alluvionati del 1953 su 110 si sono viste di recente respinte le domande di sussidio per la riparazione alle loro case danneggiate.

Chi dovrà rispondere, onorevole sottosegretario, davanti alla autorità giudiziaria per la morte del contadino Misdea Giuseppe, di 27 anni, che ha trovato la fine sotto le macerie della propria casa in Palermi, casa che era stata gravemente danneggiata nel 1953 ed era stata riconosciuta pericolante senza che nessuno intervenisse per la demolizione e la ricostruzione nel senso disposto dalle leggi e con i finanziamenti già esistenti?

Con questa coltre del silenzio, dichiarando che si è trattato semplicemente di un acquazzone, si vuole occultare il sabotaggio sistematico della legge speciale che si è ridotta ad una ennesima beffa per i calabresi, se è vero che gli stanziamenti, invece di essere aggiuntivi, sono scarsamente sostitutivi e se è vero che, dei 36 miliardi che dovrebbero essere disponibili in questi primi 3 esercizi, non si è spesa nemmeno la metà per i lavori pubblici più urgenti. Queste responsabilità non si coprono più, onorevole sottosegretario, con il silenzio, né si sanano più con le promesse e con le poche centinaia di migliaia di lire (in tutto meno di un milione) che i prefetti di Catanzaro e di Reggio Calabria hanno distribuito alla popolazione per una irrisoria assistenza, in un mare così largo di sofferenze.

I sinistrati e le popolazioni calabresi non si lasciano più addormentare dal silenzio né ingannare dalle promesse. È la prima volta che, a seguito di una alluvione, i consigli comunali dei paesi sinistrati siedono in permanenza e mandano le giunte comunali al completo nelle prefetture dei capoluoghi per richiedere non solo soccorsi di emergenza, ma provvedimenti più seri, sostanziali e definitivi che si compendiano nella integrale e pronta applicazione della legge per la Calabria. È dovere dei parlamentari calabresi essere alla testa delle popolazioni e delle amministrazioni comunali che si muovono per una questione di vita o di morte. Ed i deputati comunisti calabresi, che hanno pre-

sentato la interrogazione e che dichiarano la loro completa insoddisfazione per la risposta del Governo, nell'annunciare la presentazione immediata di una mozione sull'argomento, credono anche in questa occasione di adempiere il loro mandato, aprendo in Parlamento, come nel paese, la via ad una azione unitaria di tutti i calabresi per la salvezza e la rinascita della loro regione. (*Applausi a sinistra*).

PRESIDENTE. L'onorevole Minasi ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

MINASI. Anch'io mi dichiaro insoddisfatto della risposta dell'onorevole sottosegretario, in quanto in essa riscontro quella burocratica ed ordinaria indicazione che sempre ci perviene quando un avvenimento doloroso si abbatte sulla vita delle nostre popolazioni. E devo anche rammaricarmi vivamente per il fatto che, mentre il ministro si è affrettato a rispondere ad una interrogazione di un senatore democristiano, si è invece attardato a rispondere alle interrogazioni di diversi parlamentari dell'opposizione, ottenendo, in sede parlamentare, il risultato di spegnere quella che è la voce di una realtà ben diversa da quella che si vorrebbe far intendere al fine di passare oltre.

Sono perfettamente d'accordo con l'onorevole Miceli che, sebbene su zone ristrette, i danni causati dalle alluvioni del 7, 8 e 9 ottobre sono altrettanto gravi di quelli provocati dalle calamità del 1951 e del 1953. Da questo scaturisce una situazione dolorosa che interessa le popolazioni e l'economia della zona e delle province calabresi di Reggio Calabria e Catanzaro.

Onorevole sottosegretario, oltre alle terribili alluvioni del 1951 e del 1953, ogni anno con la stagione autunnale i danni alluvionali si sono verificati di nuovo. Ma in questo autunno abbiamo visto abbattersi sulla regione una vera e propria alluvione.

E mentre dico che non posso dichiararmi soddisfatto delle indicazioni prettamente burocratiche forniteci, raccomando di prestare la necessaria assistenza alle famiglie colpite, perché particolarmente nella zona del crotonese, là dove il terreno degli assegnatari era pronto per la semina, si provveda immediatamente allo sgombero del materiale alluvionale onde si consenta che la semina possa tempestivamente avvenire. Credo che in quella zona, restando la situazione così com'è, l'economia subisca alcune decine di milioni di danni al giorno.

Questo avvenimento pone inoltre una doverosa esigenza. Noi calabresi siamo profondamente turbati per quello che può

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 OTTOBRE 1957

avvenire. Noi abbiamo condotto la nostra azione, aiutati da quel vasto movimento di opinione pubblica che si è creato a seguito dell'alluvione del 1953, per ottenere un provvedimento straordinario che abbia per fine istituzionale la difesa del suolo calabrese. Il piano dodecennale, che distribuisce i fondi della legge speciale, denuncia già una dispersione di quei fondi; e di fatto per l'assistenza tecnica e l'addestramento professionale distrae 2 miliardi e 600 milioni (per un compito che dovrebbe rientrare nell'ordinaria amministrazione del Ministero del lavoro e della previdenza sociale); per l'istruzione e la qualificazione professionale (che pure è di competenza dello stesso Ministero) viene sottratta la somma di 10 miliardi 700 milioni; inoltre si devono aggiungere 17 miliardi destinati ad opere di protezione e alla costruzione di strade, acquedotti e via dicendo, tutte opere che rientrano nell'ordinaria amministrazione del Ministero dei lavori pubblici o nella competenza della Cassa per il mezzogiorno.

Aggiungo che i piani annuali in corso di esecuzione non servono l'esigenza di una esecuzione organica della legge. Quei pericoli che in parte siamo riusciti ad evitare in sede parlamentare ritornano accentuati in sede di applicazione della legge con la conseguenza, via via che la legge si attuerà, di tradire il fine istituzionale del provvedimento.

Per concludere, invito il Governo a voler discutere l'interpellanza che il mio gruppo ha presentato per trattare la grossa questione del piano dodecennale di esecuzione della legge speciale per la difesa del suolo calabrese.

Noi, ciò facendo, vogliamo che ciascuno assuma le proprie responsabilità. Onorevole sottosegretario, abbiamo lamentato ancora quattro morti, a causa di una nuova alluvione che, sebbene di proporzioni limitate, investe oltre alla vita degli uomini una economia e le strade di comunicazione particolarmente nelle province di Reggio Calabria e di Catanzaro. Si tratta di un problema angoscioso: intere popolazioni sono tuttora minacciate dalle frane e da nuove alluvioni. Il Governo non può restare insensibile a queste esigenze e deve consentire anche all'opposizione che esprima tutto il suo pensiero, espliciti la sua funzione di critica e di stimolo, affinché la legge speciale per la Calabria sia attuata conformemente agli interessi di quelle popolazioni. (*Applausi a sinistra*).

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento di interrogazioni urgenti.

Svolgimento di proposte di legge.

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

« Adeguamento dell'entità degli assegni mensili e istituzione della pensione vitalizia a favore del clero » (3125).

L'onorevole Del Fante ha facoltà di svolgerla.

DEL FANTE. Mi rimetto alla relazione scritta e, data l'importanza del problema che la mia proposta di legge affronta, chiedo l'urgenza.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

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

(*È approvata*).

Pongo in votazione la richiesta di urgenza.

(*È approvata*).

La seconda proposta di legge è quella di iniziativa dei deputati Colasanto, Priore, Troisi, Colleoni e Nerino Cavallari:

« Riconoscimento del titolo di studio nella sistemazione degli agenti delle ferrovie dello Stato sistemati negli uffici in base alla legge 15 dicembre 1949, n. 966 » (3131).

L'onorevole Colasanto ha facoltà di svolgerla.

COLASANTO. In questo dopoguerra una serie di provvedimenti contingenti presi per determinati gruppi di agenti delle ferrovie dello Stato ha finito col creare talune sperequazioni ai danni di gruppi non numericamente vistosi, ma che forse anche per questo sono stati maggiormente trascurati. La nostra proposta di legge si riferisce alla posizione di un gruppo di agenti sistemati negli uffici mentre avevano qualifiche di addetti all'esercizio. Alcuni erano di ruolo ed assunti prima della guerra, altri furono assunti come avventizi.

In base alla legge del 15 dicembre 1949, questi furono sistemati tutti nel gruppo C. Successivamente, con legge del 1951, altri gruppi di dipendenti, con decorrenza dal 1° gennaio 1956, sono stati sistemati nel gruppo B. Gli agenti sistemati in base alla legge del 1949, se muniti del titolo di studio di scuola media superiore, sono stati promossi

al grado iniziale di gruppo *B*, ma con una anzianità inferiore di cinque anni rispetto a quella di coloro che sono stati sistemati con la legge del 1951.

Chiediamo, pertanto, che ai soli fini dell'anzianità questa sperequazione sia eliminata e sia di conseguenza adeguata l'anzianità degli agenti passati negli uffici con la predetta legge del 1949. La proposta di legge non comporta oneri finanziari, né per il presente né per l'immediato futuro, perché non apporta alcuna variazione alle piante organiche. Mi auguro perciò che la Camera vorrà prendere in considerazione la mia proposta di legge, per la quale chiedo l'urgenza.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

MANNIRONI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

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

(È approvata).

Pongo in votazione la richiesta di urgenza.

(È approvata).

Le 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. (2999).

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

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

« La Camera,

considerando necessario:

a) che le ferrovie dello Stato abbiano nel Mezzogiorno un'officina per grande riparazione di locomotori elettrici, di locomotive *Diesel* e di altre locomobili a combustione interna utilizzate ed utilizzabili sulle linee delle regioni meridionali e della Sicilia;

b) che non siano ulteriormente depauperate, ma aumentate, le già scarse possibilità di lavoro esistenti a Napoli, mentre il Parlamento ed il Governo tendono a sviluppare il potenziale industriale del Mezzogiorno;

c) che sia conservata a Napoli la gloriosa tradizione dell'ultracentenaria officina

di Pietrarsa, ove si costruirono le prime locomotive italiane;

d) che non si può escludere la convenienza di concentrare in unico grande stabilimento tutte le grandi riparazioni di materiali che si fanno o che si vorranno fare a Napoli,

invita il Governo

a riammodernare la vecchia gloriosa officina di Pietrarsa attrezzandola per le grandi riparazioni e magari per le costruzioni delle locomotive *Diesel*, delle locomobili, dei carrelli *Diesel* e dei medi motori a combustione interna;

a creare le possibilità di far eseguire a Napoli anche le grandi riparazioni dei locomotori elettrici;

a costruire subito a Napoli, in eventuale alternativa a quanto precede, ed anche in sostituzione degli impianti dei Granuli, una grande officina ferroviaria modernamente atta ai suddetti lavori, ed alla riparazione di carri, di vetture e di altro materiale mobile ferroviario ».

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

COLASANTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il bilancio che noi discutiamo si presenta soddisfacente, perché segna una tappa in avanti anche rispetto all'auspicato pareggio economico. Più di tutto è soddisfacente il progresso compiuto nel campo dei trasporti, grazie ad un sano indirizzo della politica dei trasporti.

A questo proposito vorrei richiamarmi alla relazione fatta due anni fa, su questo stesso bilancio, dall'allora presidente della VIII Commissione, onorevole Angelini. Per me, e credo anche per la maggioranza della Camera, restano completamente valide le impostazioni. Oggi si deve fare un solo rilievo: purtroppo, molte di quelle proposte ed aspirazioni sono rimaste ancora tali e non si è riusciti a realizzarle. Tra le cose non fatte è l'ancora auspicato coordinamento fra i diversi tipi di trasporti. So bene che ciò non dipende dal ministro Angelini; però desidero anch'io incitarlo a far sì che il Governo recida i lacci e le resistenze che a questo coordinamento oppongono altre amministrazioni dello Stato.

Necessita sempre più che vi sia un unico ministro responsabile della politica dei trasporti, o almeno dei trasporti terrestri su strada e su rotaia. La strada e la rotaia costituiscono infatti mezzi complementari fra loro. Il loro esercizio dev'essere coordinato

verso ben determinati obiettivi. Alla ferrovia i rapidi trasporti di grandi masse per lunghi percorsi; alla strada il resto. La ferrovia dovrebbe ritenersi come un grande fiume al quale affluiscono le acque di molti ruscelli e di molte fonti e dal quale, dopo un certo percorso, defluiscono ramificandosi come in un largo estuario.

Occorre fare ogni sforzo per risolvere i vari problemi che pone la realizzazione di questa complementarietà. Per i viaggiatori si tratterà di saltare da un mezzo all'altro, per le merci si tratterà di intensificare i sistemi che facilitino lo scarico ed il ricarico, possibilmente rapido e meccanizzato. Ne deriva la necessità di studiare adatti tipi di imballaggio e di raggruppamenti dei colli da smistare. Abbiamo bisogno di accelerare e ridurre i costi non solo dei trasporti ferroviari, ma di tutti i trasporti. A questo obiettivo devono sacrificarsi visioni particolaristiche.

Per il servizio di grandi trasporti in Italia si devono curare le due grandi linee longitudinali che, specialmente con l'attuazione del mercato comune, devono facilitare in particolare modo l'afflusso dei prodotti agricoli verso il nord e verso i valichi di confine. In questo quadro chiedo al ministro che siano accelerati i lavori che ancora restano da fare per completare il raddoppio della Battipaglia-Reggio Calabria. Sempre in questo quadro occorre fare ogni sforzo per reperire i fondi per costruire i tratti di linea occorrenti affinché con quelli attualmente esistenti si stabilisca una comunicazione fra Casoria e Salerno, passando al di là del Vesuvio, rispetto all'attuale tratto costiero. Necessita che i trasporti merci provenienti dal sud di Salerno, e diretti a Roma ed oltre, non si stradino per l'acclive valico di Cava dei Tirreni; né per il sovraccaricato tratto di Nocera-Napoli smistamento; ma si riallaccino, il più razionalmente possibile, al tratto Casoria-Roma della direttissima.

Bisogna poi esaminare le previsioni di traffico su tale direttissima e valutare l'opportunità di potenziare ed elettrificare anche la Caserta-Cassino-Roma, per il necessario alleggerimento della prima. Comunque, bisogna tempestivamente pensare ad eliminare la strozzatura suddetta nella longitudinale tirrenica, destinata ad aggravarsi dopo ultimato il raddoppio della Battipaglia-Reggio Calabria.

Nell'insieme si deve onestamente dare atto che le ferrovie dello Stato funzionano bene e con soddisfazione del pubblico. Il *deficit* del suo bilancio è diminuito enorme-

mente. Il ministro ha fatto bene ad attuare il principio che ogni utente, senza eccezione, deve pagare quello che riceve dalle ferrovie dello Stato. Noi ci auguriamo che su questa strada si facciano ulteriori passi, specialmente per quanto attiene alle prestazioni che si fanno ad altre amministrazioni dello Stato.

Le ferrovie devono adempiere particolari scopi sociali, non possono farne a meno; ma si deve sapere quanto costa il raggiungimento di tali scopi; e si deve sapere che le ferrovie rendono al paese servizi che comportano la spesa di un determinato numero di miliardi. Così facendo le amministrazioni, che devono imputare ai propri bilanci il costo dei loro servizi ferroviari, saranno più guardinghe nel richiederli. Così il bilancio dello Stato sarà più chiaro.

A parte ciò, chi strepita contro il passivo delle ferrovie dello Stato deve tener presente gli 80-85 miliardi che vengono spesi per le ferrovie secondarie sovvenzionate.

In base al bilancio in esame, le ferrovie secondarie costano allo Stato più del *deficit* delle ferrovie dello Stato. Innegabilmente bisogna proseguire sulla strada intrapresa, cioè aumentare la produttività, diminuire i costi, migliorare i servizi. Molto cammino in questa direzione si è fatto nell'ultimo biennio e specialmente nell'ultimo anno con gli ammodernamenti e con le nuove attrezzature. Un ulteriore miglioramento si avrà con le modifiche che si stanno concretizzando come quelle sulla organizzazione delle direzioni compartimentali nelle quali si unificheranno tutti gli uffici contabili compartimentali in una nuova sezione ragioneria. Mi sembra logico e razionale questo provvedimento che apporterà un doppio vantaggio: da un lato uno snellimento burocratico, dall'altro l'alleggerimento dei dirigenti le sezioni di esercizi da responsabilità contabili. Importa molto, però, che non si complichino l'iter burocratico, che non si aumenti il numero delle carte in circolazione. Nelle altre amministrazioni dello Stato le carte si moltiplicano e sono padrone della situazione. Nessuno intralcia il loro cammino. In ferrovia, invece, quello che cammina è il treno, e quando deve passare il treno anche le carte spariscono per non essere polverizzate sulle rotaie.

Nel corso di un altro mio intervento ebbi occasione di accennare al servizio dei magazzini, al problema delle scorte ed agli oneri che derivano dalla loro non razionale quantità. È necessario accelerare il processo di unifica-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 OTTOBRE 1957

zione dei materiali e quindi delle scorte che in tal modo potranno diminuire, anche al fine di evitare sperperi. Oggi questo processo di unificazione è in fase molto avanzata nel campo degli apparati centrali e credo che si debba diffondere sempre più anche negli altri settori. Occorre frenare quel tanto di genialità inventiva, o di esibizionismo del singolo funzionario che pensa a modifiche non assolutamente necessarie. Allorché si ravvisa la necessità della modifica di un congegno, questa modifica deve generalizzarsi nella maggiore misura possibile e non va limitata solo ad alcune apparecchiature, e ciò proprio per conservare i vantaggi delle unificazioni.

Vorrei poi fare un'osservazione sui lavori di manutenzione. A questo proposito ho l'orgoglio di dire che a tutte le amministrazioni dello Stato quella delle ferrovie può essere di esempio: nell'amministrazione ferroviaria i lavori si appaltano con criterio, in base a disegni costruttivi completi, con capitolati adeguati e con tutte le altre precauzioni necessarie. Vorrei, però, richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sulla possibilità di affidare agli operai dell'amministrazione molti lavori eseguibili in economia diretta, con lavoro straordinario o con adeguati compensi sotto forma di cottimo. Questo sistema potrebbe rivelarsi molto utile specialmente nei lavori di manutenzione delle sottostazioni e delle centrali elettriche, nonché negli impianti di elettrificazione e di segnalamento in genere. In molti casi, le ditte che eseguono lavori in economia lo fanno sotto la sorveglianza di uno o due agenti. Questi ultimi sono talmente abili nel lavoro che potrebbero provvedervi per proprio conto: in tal caso le riparazioni sarebbero eseguite dagli stessi diretti responsabili dell'esercizio e quindi con maggior impegno e cura, realizzando una notevole economia.

Un altro punto su cui intendo soffermarmi è quello relativo agli appalti di semplice mano d'opera con utilizzazione individuale. Sono contrario a questa forma di schiavismo, che dovrebbe finire una volta per sempre. Non comprendo perché l'amministrazione debba procedere in questo modo; non comprendo per quale principio sullo stipendio o sulla mercede di una persona un tizio debba guadagnare qualche cosa. I rapporti diretti fra l'amministrazione ed i lavoratori possono evitare gli oneri di questi intermediari, con vantaggio dell'una e degli altri. Questo sistema ebbe inizio sotto il fascismo, allo scopo di aumentare lo sfruttamento ope-

raio. Nel dopoguerra, l'inerzia rispetto ai precedenti sistemi, lo scarso senso di disciplina e molte volte la scarsa volontà di gruppi scarsamente coscienti possono avere indotto taluni funzionari a seguire la medesima strada. Però, oggi, ritornata la normalità anche in questo campo, è necessario cambiare metodo. Non mancano certo fra il personale ferroviario le persone capaci di dirigere questi lavori, di mantenere la disciplina nel personale, di assicurare un ottimo rendimento di quanto si spende. E, infine, si sistemino gli operai ed i manovali dipendenti dalle ditte appaltatrici di cui mi sto occupando, abbandonando il malvezzo di appalti di semplice mano d'opera.

Un punto dolente è quello che riguarda gli impianti di grande riparazione del materiale mobile in genere e di quello traente in specie. Si è parlato della necessità di riadeguare questo servizio, di tagliare i rami secchi. D'accordo, tagliamo i rami secchi; ma stiamo attenti a non scambiare per ramo secco anche il palo che regge la vite. In tal caso si perde non il ramo secco, ma il palo e la vite.

Attualmente le officine di grandi riparazioni per le traenti elettriche sono tutte situate nel nord d'Italia: la più a sud è l'officina di grande riparazione locomotori di Foligno.

Nel Mezzogiorno si mantengono e si manterranno ancora molte linee non elettrificate e servite da locomotive a vapore o a combustione interna; ma le grandi riparazioni di queste macchine devono farsi in altre regioni.

Un recente progetto di riordinamento e riduzione di questi impianti prevede di concentrare a Verona le grandi riparazioni di locomotive a vapore che ora si fanno anche a Firenze, Rimini e Pietrarsa. Sembra pure che le grandi riparazioni di locomotori si dovrebbero fare solo a Torino, Milano, Pisa, Livorno e Foligno, mentre a Rimini si dovrebbero concentrare i lavori per le locomotive e le locomobili *Diesel*, sopprimendo ogni attività del genere a Firenze ed a Pietrarsa. Sopprimendo l'attività delle officine di Firenze, i suoi circa 200 dipendenti potrebbero essere facilmente destinati ad altro lavoro nella stessa località. L'officina di Rimini si potrebbe utilizzare per altro lavoro.

Ma, la cosa più grave, onorevole ministro, è la minacciata o paventata sospensione a più o meno lunga scadenza della officina di Pietrarsa. Come si può pensare una cosa del genere, trascurando anche il semplice piano funzionale? In tutto il Mezzo-

giorno continentale e nella Sicilia, se si attuasse un simile progetto, non resterebbe alcuna officina di grandi riparazioni di locomotive *Diesel* ed elettriche! Che succederebbe in caso di guerra? Concentrare a nord questi impianti può dar luogo a seri inconvenienti in pace ed in guerra. Si consideri infatti quello che si verificò nell'ultima guerra. Dicono che l'officina di Pietrarsa potrebbe costruire per ora dei carri-tramoggia ed in tal modo si eviterebbero i licenziamenti di operai. A me non sembra che si possa limitare a queste attività la vecchia gloriosa tradizione dell'officina di Pietrarsa. E dopo i carri-tramoggia che farebbe?

Converrebbe spendere molti milioni per ammodernarla per realizzare programmi provvisori di lavoro? Invece l'attrezzatura, anche umana, rende le officine di Pietrarsa idonee principalmente alle grandi riparazioni di locomotive, o meglio delle locomotive del tipo che sarà maggiormente usato, *Diesel* o elettriche, escluse quelle a vapore, per non ostacolare il progettato concentramento a Verona. Oltre che delle grandi riparazioni delle locomotive *Diesel*, questa officina potrebbe occuparsi di tutti gli altri motori a combustione interna.

E non sarebbe male, onorevole ministro, che le ferrovie stesse costruissero direttamente alcuni locomotori, dando modo ai propri ingegneri ed alle proprie maestranze di essere sempre più aggiornati e perfezionati, dando la possibilità di più concrete valutazioni dei costi di quello che si ordina alle industrie private.

Il problema dell'officina di Pietrarsa tocca molto da vicino l'animo e il sentimento del popolo di Napoli. Tale officina ha ormai centotredici anni di vita e da essa uscirono le prime locomotive italiane. Mentre si parla tanto dell'industrializzazione del Mezzogiorno, non è opportuno che proprio lo Stato agisca in modo da diminuire il potenziale industriale del Mezzogiorno. Non è possibile, né giusto, né politicamente opportuno, né funzionalmente consigliabile, non avere a Napoli una officina per grandi riparazioni di locomotive del tipo in servizio nelle linee del sud. L'officina di Pietrarsa deve essere ammodernata in base a precisi programmi di lavoro. Un suo notevole sviluppo è ostacolato dalle disponibilità di spazio, stretta com'è fra l'abitato ed il mare. Nell'abitato, occupando suoli di altissimo valore commerciale, è pure l'officina riparazione veicoli di Granili, anch'essa abbisognante di ammodernamento.

Ed allora, si costituisca a Napoli stessa una nuova, razionale, moderna, grande officina per le grandi riparazioni di locomotive a combustione interna, per le grandi riparazioni dei locomotori elettrici e per le riparazioni di carrozze e carri, che attualmente si fanno ai Granili. Il ricavo della vendita del suolo che si renderebbe libero, dopo il trasferimento nel nuovo grande complesso delle due suddette officine, sarebbe tale da coprire la spesa per i suoli e per le opere murarie del nuovo stabilimento che, per onorare i pionieri e la tradizione, potrebbe denominarsi Pietrarsa. Una siffatta soluzione sarebbe razionale ed utile per l'amministrazione ferroviaria ed accettabile da tutti.

Un giornale napoletano ha recentemente scritto: « Un re costruì l'officina di Pietrarsa ed un funzionario vuol distruggerla », facendo seguire a questo titolo un'intera pagina di ricordi storici. Taluno ha proposto che vicino al monumento di ghisa innalzato dagli operai di Ferdinando II, che volle e pose all'avanguardia quella officina, si innalzi un ignominioso ricordo a chi lo farà demolire. Mi auguro che non si parli mai di ignominioso ricordo, che nel posto attuale, o nella nuova grande officina, si conservi il monumento a Ferdinando II e se ne aggiunga un altro al ministro democratico che si farà promotore di una iniziativa che non diminuisca, ma aumenti il potenziale di lavoro di Napoli, anche nell'interesse delle ferrovie dello Stato. Non bisogna dimenticare che toglierci una officina significa toglierci anche la possibilità di forniture locali di accessori che darebbero lavoro ad altre maestranze. Dirci che non si faranno licenziamenti non basta. Si difende il lavoro di oggi e quello di domani, quello degli operai attualmente occupati e quello delle generazioni che seguono.

Taluno potrebbe obiettare che mancano o potrebbero mancare i lavori per impianti del genere. A proposito, come ho rilevato anche in sede di discussione del bilancio della difesa, a me sembra che le amministrazioni dello Stato debbano prima saturare le possibilità di lavoro delle proprie officine e poi commetterne ad altri. Non chiudere, ma ammodernare e far lavorare con sufficiente tasso di produttività tutte le attuali officine dello Stato. Tutte, se ben dirette, renderanno molto.

E vengo alla questione delle case per i ferrovieri. Nella relazione a questo bilancio si nota che le ferrovie dello Stato hanno sviluppato anche le opere di carattere assistenziale e sociale. Ella ha fatto, onorevole mini-

stro, qualche sforzo per le case dei ferrovieri; bisogna, però, che si metta in grado di poter fare molto di più. Sul criterio di distribuzione delle somme disponibili per questo settore mi pare che un criterio equo non possa essere che quello di tener conto del numero dei ferrovieri non alloggiati in case economiche e patrimoniali e dell'indice di affollamento per vano di ogni signola città. A Genova, per esempio, la casa si può trovare: e così altrove. Ma a Napoli la cosa è diversa ed un povero ferroviere deve pagare 30 mila lire per una o due stanze. Più case, da cedere con riscatto, significa maggior benessere e maggiore tranquillità per tutti. Più case per i ferrovieri significa anche più case per gli italiani. Ella, onorevole ministro, si è reso e più si renderà benemerito del personale per le leggi e le sistemazioni che portano il suo nome

A lei il merito della sistemazione della spinosa questione delle competenze accessorie, che, approvate dal Parlamento, sono riuscite di quasi pieno gradimento del personale. Si sa che nulla è perfetto, e non si possono soddisfare tutte le esigenze. A mio avviso, in prosieguo di tempo bisogna dare a queste competenze un maggior carattere di incentivo e di collaborazione, per premiare sempre più chi più rende e meglio lavora. E ciò specialmente per quanto riguarda il settore delle officine e quello dei lavori di manutenzione in genere. In questo campo si potrebbe fare di più. Si potrebbero applicare meglio i principi produttivistici e ottenere maggior rendimento e maggiori economie, anche migliorando ancora i compensi al personale.

Mi si consenta un cenno sulle scuole di istruzione professionale. Le ferrovie hanno il vanto di aver organizzato scuole professionali interne quando nessuno ancora vi pensava. Gli ingegneri, i tecnici, le maestranze e i macchinisti delle ferrovie sono altamente qualificati; tuttavia le esigenze moderne impongono un sempre maggiore perfezionamento. È bene curare sempre più questa attività e premiare quelli che ne ricavano profitto.

Continuando sui problemi del personale, noto che sta per essere presentato al Parlamento il nuovo stato giuridico dei dipendenti delle ferrovie dello Stato. Nell'insieme va bene; a suo tempo raccomanderò e sosterrò alcuni emendamenti studiati dal « Sauff », che tendono a migliorare alcune posizioni personali, nello stesso interesse dell'amministrazione. Col nuovo stato giuridico si eliminano le incertezze del passato. Così ognuno si

mette tranquillamente nella propria carriera e sulla propria strada.

Raccomando i concorsi interni. I vecchi regolamenti, anche quello del 1914, del 1922 e 1923, prevedevano avanzamenti anche mediante concorsi interni, ma questi sono stati molto raramente banditi. È opportuno che gli avanzamenti siano fatti per anzianità, per merito congiunto all'anzianità e con concorsi interni, da poter sostenere con certi requisiti di anzianità di servizio e di grado. In tal caso una parte del personale andrebbe avanti nella carriera per anzianità o per anzianità congiunta al merito, e una parte attraverso i concorsi. In tal modo si potrebbe dare la possibilità a chi ha concrete capacità superiori agli altri di andare avanti.

Di un altro argomento vorrei parlare, onorevole ministro: dei concorsi per manovali. Si tratta di un problema che non è soltanto dell'amministrazione ferroviaria, ma di tutte le altre amministrazioni dello Stato. È da rivedere poi il criterio di fare simili assunzioni per concorso. Attualmente, a Napoli, si sta espletando un concorso per 300 posti di manovale, per il quale sono state presentate 14 mila domande. A parte le lungaggini e la spesa che la cernita di tale quantità di aspiranti comporta per raggiungere il traguardo dell'assunzione, si impone un altro problema: come si fa a stabilire, con le bilance degli orafi, la graduatoria vera? Non credo che per chi deve espletare un lavoro da manovale una domanda di matematica o d'italiano possa costituire un vero banco di prova. Dovrebbero, viceversa, essere adottati criteri differenti di valutazione, per assumere elementi veramente adatti alle mansioni da espletare, e non gente in cerca di qualunque posto con la speranza di far molto poco il manovale.

Ancora una preghiera sullo stato giuridico e precisamente sulle norme transitorie. È opportuno stare attenti a non violare i diritti quesiti. Attraverso le leggi di sistemazione e di avanzamento degli ex avventizi, abbiamo creato sperequazioni a danno dei più anziani di ruolo. Ed oggi abbiamo giovani che hanno fatto salti, senza particolari meriti, raggiungendo i più anziani. Vi sono figli che a parità di merito hanno raggiunto il grado dei genitori. Per tener conto dei diritti quesiti e dei diritti di anzianità, occorre ad esempio che, prima dell'inquadramento, siano sistemati gli ispettori di seconda classe che, automaticamente, dopo due anni passavano ispettori di prima classe, e che siano promossi ad ispettore di 1^a anche segretari capi che

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 OTTOBRE 1957

abbiano una certa anzianità di grado ed ottime note di qualifica. Non è giusto che il nuovo ordinamento chiuda le porte in faccia a chi sta per varcare la soglia o, comunque, a chi ha acquistato il diritto potenziale di varcare la soglia di un determinato avanzamento.

Mi permetto di suggerirle, onorevole ministro, di avere l'amabilità di leggersi il vecchio regolamento e di esaminare lo svolgimento di carriera degli elementi entrati a far parte dell'amministrazione 20-30-40 anni fa, per rendersi conto delle mie premure. Sia chiaro che non chiedo che i giovani di oggi marcino col passo dei giovani di ieri: non si torna indietro. Ma chiedo di correggere o di evitare gravi sperequazioni a danno degli anziani.

Un'altra preghiera vorrei aggiungere ed è quella di mantenere lo slittamento di 5 anni per le donne maritate che desiderano essere collocate in pensione. La famiglia e lo Stato hanno interesse di tenerle a casa. Nelle ferrovie vi è carenza di personale esecutivo, ma facilmente si troverebbe chi potrebbe rimpiazzare le donne, che abbondano nell'amministrazione ferroviaria. Faremmo opera meritoria facilitandone la restituzione volontaria alle famiglie ed ai mariti.

Un'altra piaga è quella degli orari di lavoro. Attendiamo ancora l'esito dei lavori che la commissione, presieduta dall'egregio ingegnere Cuttica, sta svolgendo da circa un anno, per le modifiche più opportune al decreto-legge del 1923 ancora in vigore. Vorrei pregarla, onorevole ministro, di sollecitare la conclusione di detti lavori, affinché al più presto si possa conoscere la risoluzione definitiva.

Alcune categorie del personale esecutivo lavorano troppo. Bisogna alleggerirle e bisogna pure evitare inutili disagi. Per questo e per meglio armonizzare gli interessi e le esigenze degli agenti con quelle dell'amministrazione, è bene che i turni di servizio siano fatti il più possibile secondo le indicazioni della rappresentanza del personale.

Di un'altra categoria è necessario occuparsi, e cioè degli assuntori. Questa degli assuntori è un'istituzione fascista. È forse necessario che sopravviva per una gestione economica di linee a scarsissimo traffico ed in località in cui non disimpegna servizio di movimento vero e proprio. Ma questa misera categoria deve essere sistemata; deve avere la stabilità d'impiego, godere di tutte le assicurazioni sociali e della pensione come gli altri ferroviari. È una questione di giu-

stizia e di senso di solidarietà cristiana. Sistemarli non significa assicurare loro altri sviluppi di carriera.

A questo punto desidero occuparmi brevemente delle ferrovie concesse. Sembra che in molte di queste società ci troviamo di fronte ad una singolare forma di regime misto: il denaro è dello Stato o degli enti pubblici, ma l'azienda si considera di privata proprietà dei dirigenti e degli amministratori. Le perdite sono collettive; ma l'utile è di pochi. E questo non è giusto, come non è giusto largheggiare con certi emolumenti.

Bisogna rivedere le concessioni automobilistiche ed i parallelismi con altre linee del genere o con ferrotranvie, specialmente se sovvenzionate. Ella, onorevole ministro, ne conosce la situazione. Ed io chiedo che sia sistemata secondo le linee che ella stesso ha indicate.

Vi è poi il problema o la piaga delle subconcessioni. È invalso l'uso di dare in concessione linee automobilistiche a società ferroviarie, anche su percorso parallelo o « a spina » rispetto alla concessione principale; e fin qui niente di male. Quello che è inammissibile è che queste subconcedano ad altri tutta o parte delle concessioni che potremmo chiamare accessorie, e molte volte a società di comodo, di proprietà dei dirigenti o degli amministratori della società concessionaria. Per questo si arriva al punto che i servizi redditizi si fanno fare a questi subappaltatori proprietari, mentre quelli non redditizi sono lasciati alla società madre che è sovvenzionata.

È pure inammissibile che si lasci il personale dipendente da queste subconcessionarie alla mercé dei padroni, senza le garanzie di cui godono gli altri autoferrotranvieri. A un subconcessionario delle tranvie provinciali di Napoli non si riesce a far applicare i contratti di lavoro: costui si rifiuta di aderire alle convocazioni del prefetto e financo del ministro del lavoro. Sembra gusto che le concessionarie dirette rispondano dei diritti dei lavoratori e che siano date disposizioni atte a stabilire ciò, con molta chiarezza, anche ai fini dei rapporti sindacali e di tutti gli altri doveri sociali.

Passando alle concessionarie dirette di linee automobilistiche incomincio col fare presente quello che si verifica nella « Sita » dell'Irpinia, che per assumere un fattorino pretende cauzioni fino ad un milione di lire. I miei colleghi dirigenti della C. I. S. L. di Avellino mi hanno dato due copie fotostatiche

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 OTTOBRE 1957

di ricevute di questi versamenti rilasciate dalla « Sita ». È un grave scandalo. A questi posti, così, possono aspirare soltanto coloro che hanno proprietà o che comunque possiedono qualcosa, non certo i lavoratori poveri, anche se capacissimi. Ciò è assolutamente immorale. Soprattutto è inammissibile che nel 1957, e mentre è ministro dei trasporti un uomo come l'onorevole Angelini, questa gente possa continuare a fare il proprio comodo fino a questo punto. Talvolta, per far rispettare tutte le lettere e tutte le virgole di tutte le leggi, finiamo con l'essere trascinati dai causidici, contro lo spirito della legge. Non è detto che i cavilli giuridici debbano consentire a molti di fare il proprio comodo, anche contro legge. Chiedo dunque che venga applicato il massimo rigore nei confronti dei concessionari che non osservano i contratti di lavoro e non rispettano le leggi e la consuetudine.

Il peggio si verifica per le piccole concessioni. Talvolta è solo il padroncino che lavora con il proprio figlio. Ma quando questo padroncino assume un autista per guidare l'autobus, lo deve pagare e trattare regolarmente, perché non è ammissibile che speculi sulla fame di questo povero uomo, che lo ponga in condizioni penose anche per quanto riguarda l'orario di lavoro che arriva a dieci, dodici, quattordici ore.

In questi casi sorge anche un problema di sicurezza per coloro che viaggiano con quel mezzo e per tutti gli altri utenti della strada che il mezzo percorre. Vorrei quindi pregarla, onorevole ministro, di esaminare la possibilità di disporre tassativamente che tutti coloro i quali hanno concessioni o subconcessioni, o che comunque esercitano servizi pubblici, siano obbligati ad osservare i contratti di lavoro; stabilendo altresì che l'ispettorato regionale ha, senz'altro, la facoltà di sospendere le concessioni per inosservanza delle suddette norme. Mi pare che sarebbe questa la misura più atta a salvaguardare i lavoratori.

A maggior prova di questa necessità aggiungo: quando si parla di smantellare un certo numero di linee ferroviarie per sostituirle con autoservizi, dobbiamo renderci conto della necessità di meglio disciplinare questa attività ed il trattamento dei lavoratori addetti. Se alle autolinee sarà sempre più largamente affidato il compito di provvedere ai pubblici servizi di trasporto, il personale dovrà essere sempre meglio selezionato e dovrà dimostrarsi in possesso dei necessari requisiti morali e culturali oltre che dell'atti-

tudine fisica prescritta, secondo le mansioni. Oltre a periodiche prove psico-tecniche, si potrebbe imporre loro anche la frequenza di corsi di perfezionamento. E ciò sarà possibile se, in ogni modo, questo personale sarà pagato almeno nella misura prevista dai contratti di lavoro e, specialmente, se sarà garantito dalle norme dell'equo trattamento, come i ferrotranvieri.

Per queste esigenze, l'organizzazione sindacale chiede anche che tutti i lavoratori degli autoservizi, urbani ed extraurbani, siano iscritti al fondo ferrotranvieri, istituito dalla legge 28 dicembre 1952, senza limitazioni derivanti dalla natura e dalla importanza delle concessioni, ivi compresi anche i padroncini che gestiscono e magari guidano qualche autobus. E per tutti si chiede anche il riscatto previdenziale per il periodo di servizio prestato prima della iscrizione al fondo innanzidetto.

Essendo in corso anche la modifica della legge sulle concessioni, non vediamo perché si debba ostacolare la estensione della legge di equo trattamento al personale degli autoservizi extraurbani, come anzi richiesto. Lasciare questo personale senza alcun trattamento giuridico, in balia dei datori di lavoro, significa perpetuare una ingiustizia che suona offesa al prestigio dei trasporti, la cui importanza è sempre più decisiva per il benessere delle popolazioni.

Ed ora, onorevole ministro, mi consenta di parlare un po' delle cose di Napoli.

In primo luogo ringrazio per il modo come procedono i lavori per il nuovo fabbricato viaggiatori, e per il fatto che Napoli è stata dotata della più moderna cabina italiana di apparati centrali. Mi rivolgo ora non al ministro come capo dell'amministrazione ferroviaria, ma come responsabile di tutti i trasporti. Il quadro dei trasporti urbani e extraurbani di Napoli non risponde né alle minime esigenze del pubblico, né a razionali criteri tecnici ed economici, specialmente dopo le vicende belliche e post-belliche.

Questo sistema di comunicazioni risente di un certo esclusivismo delle diverse società. Ma più di tutto risente dell'ingombro delle poche e strette strade e dell'aumentato traffico superficiale. E più ancora del disordine coscientemente od incoscientemente creato dai dirigenti politici ed amministrativi.

Questo complesso presenta passività annue dell'ordine di un paio di miliardi. E non tende a diminuire perché a Napoli, specialmente per l'« Atan », v'è qualcuno che fa

demagogia elettorale, pensando e dicendo che qualche altro, presto o tardi, deve pagare. E questo qualche altro è, per lui, lo Stato, il Governo, il Ministero dei trasporti.

È possibile che le autorità responsabili assistano impassibilmente, direi quasi impotentemente a questo modo di procedere?

Bisogna studiare, per esempio, i bilanci dell'« Atan » e delle tranvie provinciali e poi farsi dire come si viaggia sui mezzi di queste società; bisogna inoltre studiare i bilanci della cassa soccorso dell'« Atan », e ascoltare le lamentele dei tranvieri. La « Atan » subisce le conseguenze del modo come a Napoli si fanno i lavori stradali, per la facile chiusura di tratti di strade, per le deviazioni che portano i percorsi su itinerari più lunghi e molto congestionati. Il pubblico è servito male e l'« Atan » spende di più ed incassa di meno.

Un esempio solo fra i tanti che potrebbero arricchire il rosario di questi inconvenienti. Per un sottopassaggio fra via Medina e via Diaz, un quadrivio nevralgico, nel centro cittadino, è stato chiuso al traffico per oltre un anno. Qual è stata la maggiore spesa per le conseguenti deviazioni e riduzioni di traffico?

La cassa soccorso dell'« Atan » si è indebitata per molte centinaia di milioni e sino al punto da non poter pagare i farmacisti che arrivano a rifiutarsi di somministrare i medicinali prescritti dai medici della cassa stessa. Durante una riunione, per esaminare questa situazione, il sindaco disse alle rappresentanze sindacali che il *deficit* doveva essere sanato dal Governo. È possibile continuare di questo passo senza intervenire? Continuando a lasciar correre si fa il danno di tutti, dello Stato compreso. A Napoli, onorevole ministro, quasi non si cammina più: si accede molto difficilmente al Vomero, non meno difficilmente in altri rioni. Come già accennato, l'ingombro delle strade, delle pochissime e strette strade di questa grande metropoli, costringe, specialmente i mezzi pubblici, a marce lentissime con aumento di spesa da parte dell'amministrazione e di disagio per i cittadini e specialmente per gli operai e gli impiegati che devono raggiungere i loro posti di lavoro o le loro case.

Per questo chiedo che tutto il problema dei trasporti urbani e suburbani di Napoli, del centro e della periferia, sia esaminato e risolto con un piano adeguato ed ispirato al principio del coordinamento di tutti i mezzi disponibili.

È necessario, onorevole ministro, che ella incarichi uno o due suoi funzionari di esaminare tutti i problemi, non escluso quello degli accessi a Napoli e della necessità di spingere più verso il centro le comunicazioni suburbane ed extraurbane. In un quadro completo e coordinato si devono stabilire tracciati, orari e percorrenze di tutti i mezzi pubblici dell'« Atan », delle tranvie provinciali, della cumana, della metropolitana e delle funicolari. Il tratto Via Gianturco-Campi flegrei potrebbe essere potenziato fino a quadruplicarne l'attuale frequenza dei treni della metropolitana, adattando opportunamente il blocco automatico. Però anche allo stato attuale i treni potrebbero susseguirsi a distanza di 5 e non di 10 minuti. Il numero dei viaggiatori nel tratto urbano supera il sestuplo del 1938 e continua ad aumentare rapidamente. E più aumenterebbe se maggiore fosse la frequenza dei treni, senza far troppo disturbare la loro sequenza dai rapidi fra Roma e il sud che, se instradati su questo tratto, possono bene assumere, fra Mergellina e piazza Garibaldi, l'orario di un treno normale. Inoltre occorre apprestare materiale mobile adatto per questo servizio utilizzando altrove quello attuale per i comuni treni a non lungo percorso.

In breve, occorre attrezzare la metropolitana per un servizio metropolitano: treni con motrici a rapida accelerazione e decelerazione, vetture e marciapiedi atti al rapido afflusso e deflusso dei viaggiatori.

Data la conformazione di Napoli, occorre che il maggior possibile volume di trasporti sia disimpegnato da mezzi sotterranei. Ed occorre pensare ad una vera e propria metropolitana che colleghi i punti nevralgici, anche con diramazioni di ascensori per il Vomero e per altre zone collinari. Data la natura del sottosuolo napoletano, i tracciati più convenienti dovrebbero svilupparsi in trinceroni sotto le strade più larghe, come il corso Umberto, il corso Garibaldi, ecc. Peccato che recentemente siano stati fatti tanti lavori stradali e non anche questo che sarebbe costato meno, se fatto contemporaneamente ai rinnovi del manto superficiale.

Soluzione di ripiego, ma di non trascurabile entità e beneficio anche per l'amministrazione ferroviaria, potrebbe essere anche quella di allacciare a spina, con tappeti mobili e scale mobili, in appositi capaci cunicoli, l'attuale linea metropolitana con i punti nevralgici Museo, piazza Dante, piazza Montesanto, piazza Carità, piazza Plebiscito, ecc.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 OTTOBRE 1957

A Napoli vanno anche esaminate le situazioni degli scali merci, pensando seriamente a decongestionare quello di Napoli centrale, che difetta molto di binari di carico e scarico e di adeguate strade di accesso.

Congestionata è pure la situazione di Napoli marittima e dell'intero servizio portuale, che va sistemato meglio nei suoi fasci di binari e nel suo servizio. A questo si aggiungano anche la frequente scarsità di carri e l'eccessivo tempo che si perde per le non facili manovre.

Il Governo della Repubblica democratica, che sta dando a Napoli un ottimo fabbricato viaggiatori, che ha ammodernato la stazione principale di Napoli centrale, dotandola anche dei migliori apparati centrali, può e deve affrontare tutti gli altri problemi che interessano i trasporti pubblici del centro e della periferia di Napoli e di quelli che a Napoli affluiscono. La legge sull'ammodernamento fu fatta per migliorare i servizi delle ferrovie secondarie e per sistemare i loro bilanci e ridurre gli oneri delle sovvenzioni statali.

La sistemazione dei trasporti di Napoli deve avere queste finalità: ammodernamento degli impianti e, contemporaneamente, diminuzione dell'enorme passivo che complessivamente è di circa 2 miliardi annui. Solo così si può placare lo stato d'animo della popolazione continuamente fomentata contro il Governo che, a parere di alcuni, dovrebbe dare e non dà, quasi che il ministro dei trasporti possedesse un nuovo pozzo di san Patrizio.

Le modifiche, anzi i miglioramenti proposti alla attuale metropolitana, farebbero incrementare il traffico con aumento non proporzionale delle spese, ciò che, in definitiva, si risolverebbero in un utile per l'amministrazione.

Attualmente il tronco metropolitano è attivo. Aumentando il traffico sarà più attivo. La spesa può farsi con sicuro risultato economico.

Al più presto possibile, onorevole ministro, la prego di far studiare tutti i problemi che ho prospettato. E, poiché studi non ne sono mancati, qualcuno che avesse buona volontà potrebbe entro qualche mese presentarle una relazione orientativa su ciò che occorre fare. Ed in base a questa relazione, ella potrebbe decidere un orientamento ed ordinare lo studio dei progetti esecutivi e la preparazione dei provvedimenti amministrativi e legislativi necessari.

È necessario anche intervenire con i poteri amministrativi poiché non è possibile che ognuno continui ad andare per conto proprio e che ognuno continui a far male a danno di tutti.

L'onorevole De Gasperi due volte promise di far costruire la circumflegrea, parlando dal balcone di piazza Plebiscito; ma siamo ancora molto lontani dalla meta. L'ammodernamento della ferrovia cumana va a rilento. Lo stesso dicasi delle tranvie provinciali, nonostante che lo Stato abbia stanziato due miliardi. Occorre che qualcuno intervenga e che metta il dito sulla piaga, anzi sulle piaghe di cui ho parlato.

Onorevole ministro, le ferrovie dello Stato nel 1956-57 non soltanto hanno riattivato i residui tratti interrotti o distrutti dalla guerra, ma hanno anche ripristinato ponti, ricostruito gallerie, migliorato l'armamento, estesa l'elettificazione, migliorati gli impianti di sicurezza e di segnalamento. Si tratta di vaste ed importanti realizzazioni nell'ambito del programma di ammodernamento e di potenziamento della rete. Fra tutte queste realizzazioni, emergono le nuove elettrificazioni e il raddoppio della Battipaglia-Reggio, il rafforzamento dei ponti e dei binari, il miglioramento degli impianti di sicurezza e delle telecomunicazioni, l'incremento e ammodernamento del materiale mobile (locomotori, automotrici, vetture e carri). Tutto questo si è potuto realizzare grazie ad una provvida legge di cui ella, onorevole ministro, fu ispiratore e propugnatore.

Ci auguriamo e le auguriamo di poter disporre di ulteriori stanziamenti su questa legge, poiché tutto non si potrà fare con soli 50 miliardi.

Grazie a tutto questo, le ferrovie dello Stato sono all'avanguardia anche rispetto ad altre nazioni ed onorano il nostro paese. Onore al ministro che le ha guidate, onore ai funzionari delle ferrovie ed agli studiosi che hanno saputo attuare nuovi sistemi, nuovi mezzi, nuovi accorgimenti per migliorare il servizio ed aumentarne il rendimento. Onore a tutti i ferrovieri, perché tutti hanno fatto e fanno il loro dovere: onore a tutti perché tutti hanno saputo sacrificarsi. Vada da questi banchi ai ferrovieri, a nome del Parlamento e dei lavoratori italiani, una parola di lode e di incoraggiamento. I ferrovieri sanno che nell'onorevole Angelini hanno non soltanto il ministro capace, lungimirante e giusto, ma anche il fratello che sa apprezzare, valutare e, per quanto possibile, anche compensare i loro sacrifici. (*Applausi al centro*).

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 OTTOBRE 1957

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

CONCAS. Signor Presidente, onorevoli colleghi, è questo l'ultimo bilancio del dicastero dei trasporti che abbiamo modo di esaminare in questa legislatura. Saremmo tentati dal desiderio di fare un rendiconto di tutta la politica dei trasporti che i vari governi dal 7 giugno a questa parte hanno portato avanti nel nostro paese, ma in questo caso noi saremmo costretti a ripetere cose che abbiamo sempre detto, in particolar modo da questi banchi, per cui siamo maggiormente tentati dall'indicare invece quella che dovrebbe essere la politica futura dei trasporti nel nostro paese.

È chiaro che la politica futura dei trasporti nel nostro paese dovrà essere una politica ben definita, che esca dalle ombre, una politica che parli chiaro al paese. Noi sappiamo che indicare la politica, qualsiasi essa sia, è un compito che spetta al Parlamento. Noi vogliamo, pertanto, adempiere a questo dovere, indicando quella che dovrebbe essere la politica dei trasporti. È pacifico, d'altronde, che, come per costruire una casa bisogna partire dalle fondamenta, ci dobbiamo rifare un po' a quella che è stata anche la politica degli anni passati. Noi abbiamo sempre detto che la politica della gestione, per esempio, delle ferrovie statali è stata una politica quasi fallimentare; abbiamo detto che per quanto riguarda la realizzazione di un organico assetto di tutti i trasporti nel nostro paese è stata una politica rinunciataria, sollecita soltanto degli interessi del settore privato e dei monopoli industriali.

Quanto noi abbiamo affermato è suffragato dal disavanzo ferroviario (anche se in quest'ultimo bilancio le principali variazioni di previsione consistono in una previsione di maggiori entrate per 55 miliardi), dalla inefficienza dei trasporti su rotaia e dalle critiche condizioni delle attrezzature ferroviarie.

Abbiamo detto una politica rinunciataria, in quanto si è favorito l'espandersi disordinato e concorrenziale dell'autotrasporto privato parallelo alla ferrovia invece di indirizzare l'iniziativa privata (sana sarebbe stata solamente in questo caso) per un completamento di tutto un sistema di trasporti.

Politica sollecita — abbiamo detto — degli interessi privati; e a conferma di ciò sta il trattamento fiscale di cui godono oggi gli autotrasportatori industriali, il mancato coordinamento degli orari fra ferrovie e autolinee,

e molte altre cose su cui ci dilungheremo in seguito.

Quale dovrà essere la futura politica dei trasporti del nostro paese? Quale politica, in altre parole, bisognerà fare per dare al nostro paese un sistema di trasporti che sia economico ed efficiente? Noi pensiamo anzitutto che anche in questo settore bisognerà fare una scelta ben precisa di quelle che sono le funzioni, in particolar modo la funzione dello Stato nel settore dei trasporti. Noi siamo perfettamente convinti che spetti allo Stato il compito di dirigere l'economia dei trasporti. E se si parte da questa premessa, da questa convinzione, è pacifico allora che bisognerà tener presente alcuni principi, alcuni punti fermi dai quali non deflettere.

Abbiamo detto che il servizio pubblico deve essere prerogativa dello Stato, sia esso su rotaia sia su strada. Ciò non significa, aprioristicamente, escludere l'iniziativa privata. All'iniziativa privata vanno lasciati altri compiti e questi compiti sono quelli di integrare ma non di sostituire o peggio ancora, come è avvenuto, di sovrapporsi all'iniziativa statale.

Da qui sorge, pertanto, la necessità di contenere l'iniziativa privata cui sia stato già concesso l'esercizio del servizio dei trasporti.

Altro punto fermo dovrebbe essere quello di mungere la politica dei trasporti di tutti quegli strumenti idonei ad adempiere ai propri compiti. Non si può fare una determinata politica se non si hanno in mano gli strumenti necessari. Per esempio, come si fa a non riconoscere che la costruzione e l'esercizio delle strade ordinarie debbono essere posti in diretta connessione con la costruzione e l'esercizio delle strade ferrate? La complementarietà del trasporto stradale con quello ferroviario implica necessariamente la stretta connessione organica tra i due servizi che, quindi, non debbono essere separati e tanto meno contrapposti, bensì strutturalmente uniti dal punto di vista tecnico ed organizzativo.

Se siamo d'accordo su questa scelta di fondo è pacifico, allora, che lo Stato deve attrezzarsi a mezzo di una propria azienda perché possa esercitare i trasporti su strada così come li esercita oggi con la ferrovia.

La nuova politica che ci permettiamo di indicare deve fare giustizia innanzi tutto di quelli che sono stati gli errori, le alte responsabilità, i grossi difetti che fanno carico alla antica gestione della ferrovia. Esistono alcuni problemi che sono complessi

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 OTTOBRE 1957

ma che noi ci illudiamo, se non di potere risolvere, quanto meno di potere brevemente illustrare: il problema dei « rami secchi », delle linee deficitarie. Non credo, personalmente, alle migliaia di chilometri che dovrebbero essere soppresse se ciò dipendesse esclusivamente dall'onorevole Bina. Penso, invece, che si possa parlare semplicemente di qualche migliaio, due mila chilometri di linee ferrate che sono irrimediabilmente passive e che noi stessi riconosciamo non hanno più alcuna giustificazione né economica, né sociale. Non saremo certamente noi a sostenere che bisogna ad ogni costo mantenere la rotaia quando la strada si dimostra più economica e più utile dal punto di vista sociale. Noi diciamo soltanto che non basta sostituire un mezzo ad un altro assicurando gli stessi servizi, ma che occorre che l'iniziativa resti sempre allo Stato e che non venga ceduta ai privati.

Altro problema riguarda le spese inutili che esistono nell'azienda delle ferrovie dello Stato. È pacifico che si deve adottare oggi un regime di *austerità* per questa azienda. Giustamente l'onorevole Colasanto ha fatto delle denunce precise circa gli sperperi che avvengono nell'azienda e che possono essere evitati. Non si deve assolutamente più spendere danaro per abbellimenti e miglione che non riguardino gli impianti o i mezzi di stretto esercizio. Noi non possiamo permetterci il lusso delle stazioni di lusso, delle grandi stazioni monumentali che non contano niente, quando il personale si trova in situazione critica dal punto di vista economico e quando i servizi e le attrezzature sono all'ultimo gradino.

Vi è un altro problema oggi nelle ferrovie ed è quello della mancanza di specialisti. Molte mansioni di grado elevato oggi vengono svolte da elementi che non hanno quella qualifica. Bisognerà colmare questo vuoto ed a questo proposito l'onorevole Colasanto ha dato delle indicazioni che noi possiamo condividere.

E, dato che siamo in tema di personale, penso che sia anche ora che l'azienda paghi il debito che ha nei confronti del personale medesimo. Noi diamo atto al Ministero di aver fatto parecchie cose: di aver concesso le indennità accessorie, di aver dato lo stato giuridico, ecc. Molte cose però debbono essere ancora fatte.

Non desidero intrattenermi su questo tema che mi svia dalla materia che desidero trattare. Ma vi è una cosa da non tralasciare, signor ministro, occorre cioè ricordare che i ferrovieri sono stanchi di attendere. Ella

aveva sollevato molte aspettative nella famiglia dei ferrovieri, aspettative ancora vive. I ferrovieri aspettano che ella metta la sua mano sulle piaghe che ancora esistono nella azienda per quanto riguarda il trattamento del personale.

Un problema da risolvere è quello del traffico perduto e da recuperare. Come fare per ottenere tale risultato? Anzitutto, è l'azienda in condizione di recuperare i traffici perduti? Francamente, credo che tale capacità non esista, dati i difetti di attrezzatura. Ella sa, onorevole ministro, qual è la situazione del materiale rotabile della azienda ferroviaria. Per quanto riguarda poi l'armamento le cose non stanno meglio. Bisogna infatti rimuovere con urgenza almeno il 65 per cento dei binari, cioè 7 mila chilometri, ed il 26 per cento dei deviatori già in esercizio da oltre 30 anni. Inoltre almeno a 15 milioni di unità si fanno ascendere le traverse da sostituire ed esistono almeno 10 mila chilometri di arretrati nel risanamento della massicciata ferroviaria. Non per niente infatti (e mi permetto di aggiungere una nota che può essere tragica e insieme allegra) ogni volta che si sale sui treni si vede gente che si fa il segno della croce. Ogni volta che saliamo sui treni sappiamo che corriamo dei rischi!

Da queste condizioni degli impianti e dei mezzi di esercizio, ha preso le mosse quella che è stata definita la spirale in cui si dibatte ormai da troppo tempo l'azienda delle ferrovie dello Stato. Le attrezzature invecchiano, i finanziamenti ordinari e straordinari scarseggiano, i costi aumentano, le tariffe crescono, la concorrenza si intensifica, il traffico se ne va.

E intanto cosa si fa? Direttamente o indirettamente, con la politica che si è fatta fino ad oggi, si è favorito l'espandersi concorrenziale dell'autotrasporto parallelo alle ferrovie dello Stato. A un certo momento il mancato ammodernamento ha fatto addirittura sorgere il dubbio in molti di noi e nel paese che si sia voluto appositamente trascurare l'ammodernamento dell'azienda delle ferrovie dello Stato per fare apparire il passaggio dalla rotaia alla strada come una necessità obiettiva alla quale non ci si poteva più sottrarre.

Intanto si continua a fare la politica dei sorrisi con gli autotrasporti e si fanno delle gravi dichiarazioni.

DANTE. Allora chiudiamo la Fiat!

CONCAS. Non si tratta di chiudere la Fiat, ma di far funzionare l'azienda delle

ferrovie dello Stato. Si tratta di due cose completamente diverse.

Alla nona conferenza internazionale delle autolinee di Venezia, il ministro ebbe a dire: « I numerosissimi servizi automobilistici in concessione, che servono centri già collegati da linee ferroviarie, costituiscono la migliore prova che non si è peccato certo di eccessivo rigorismo nella valutazione e nella tutela degli interessi aziendali ferroviari ».

È grave che un ministro dei trasporti, che dovrebbe fare gli interessi delle ferrovie dello Stato, si vanti di non aver fatto una politica rigorista nella valutazione e nella tutela degli interessi aziendali delle ferrovie !

Il ministro in quella occasione aggiunse: « D'altra parte, gli accordi intervenuti con li « Anac » confermano la buona volontà dell'« Anac » e dell'amministrazione ferroviaria verso una collaborazione ». E disse ancora che si vuol risolvere il problema « con la larghezza di vedute con cui si sta procedendo alla revisione delle linee parallele alle ferrovie dello Stato in adesione ai voti formulati dall'« Anac ».

Si tratta di dichiarazioni gravi. Nessuno può consentire che lo Stato scenda a patti con l'impresa privata in un settore pubblico come quello dei trasporti. Noi invitiamo il ministro a voler denunciare quello che è stato l'accordo dell'« Anac ». Infatti, a parte l'assurdità politica, prima ancora che giuridica, per cui una categoria chiama a patti il potere esecutivo e ne ottiene addirittura la rinuncia all'esercizio di facoltà che ad esso sono date dalla legge, questa è la sostanza delle pattuizioni sottoscritte: le linee automobilistiche concorrenti con le ferrovie sarebbero state bloccate alla situazione raggiunta, ed ogni eventuale istituzione di nuovi servizi viaggiatori da allora in poi sarebbe stata preventivamente concordata tra le parti; le ferrovie dello Stato rinunzierebbero a chiedere la revisione delle autolinee parallele al tracciato ferroviario inferiori a un determinato sviluppo chilometrico; la soppressione delle linee per le quali fosse raggiunto l'accordo sarebbe avvenuta non subito, come la legge ammette possa avvenire, ma dopo 5 anni dall'accordo stesso; le ferrovie dello Stato si obbligherebbero a rinunciare all'esercizio diretto degli autoservizi integrativi o sostitutivi di linee ferroviarie passive, facoltà anch'essa riconosciuta dalla legge (tali servizi sarebbero stati affidati ad una delle ditte concessionarie della zona); gli esercenti degli autoservizi si impegnerebbero a perequare le tariffe con quella

della terza classe ferroviaria sulle linee parallele e della seconda sulle linee turistiche; si stabilirebbe, infine, l'impegno di coordinare le linee locali e di istituire servizi combinati.

Ebbene, da questo accordo dovevano scaturire per l'azienda ferroviaria statale due dati positivi: innanzi tutto il blocco di nuove concessioni sui tracciati paralleli; in secondo luogo, l'allineamento delle tariffe automobilistiche con quelle ferroviarie. È accaduto invece — come l'onorevole ministro sa meglio di me — che non si sono potute bloccare le nuove concessioni per il semplice fatto che le linee disponibili erano state tutte già concesse. Quanto all'allineamento delle tariffe, esso non è mai avvenuto. Insomma, si è fatto come quel bovaro che chiuse la stalla dopo che i buoi se ne erano già andati...

A proposito dell'allineamento delle tariffe, va segnalato un elemento indicativo del caos che esiste in questo settore: la limitatezza con cui le autolinee concedono facilitazioni agli operai, agli studenti, agli impiegati. Le autolinee — è pacifico — preferiscono trasportare viaggiatori che pagano l'intera tariffa, cosicché per il traffico viaggiatori si è verificato il fenomeno inverso di quello che si è registrato per il traffico delle merci: la percorrenza media dei viaggiatori è discesa, e il forte incremento dei trasporti di massa per brevi distanze è stato assorbito dalla ferrovia. In altre parole, il traffico dei viaggiatori sottoprezzo confluisce sulle ferrovie dello Stato, mentre il traffico dei viaggiatori paganti biglietto intero e per lunghi tragitti è assorbito dagli autotrasportatori.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE RAPELLI

CONCAS. Non si vede poi come sia stato rispettato il punto dell'accordo che prevede il coordinamento degli orari tra le ferrovie e le autolinee e la istituzione di servizi combinati: oggi l'Italia è l'unico paese in cui non esistano pubblicazioni di orari di autolinee. La fissazione e la modificazione delle tariffe sono poi di esclusivo arbitrio dei concessionari.

Ebbene, in cambio di quali aspetti positivi noi abbiamo rinunciato all'esercizio diretto delle autolinee sostitutive delle ferrovie dello Stato? Quali sono stati gli aspetti positivi di quell'accordo? A noi sembra che nessun aspetto positivo si possa riscontrare in quell'accordo. Diciamo anzi che si è agito

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 OTTOBRE 1957

in contrasto con il buonsenso e con le richieste che sono proprie di tutte le altre ferrovie europee.

Per esempio, noi stiamo facendo una politica differente da quella delle ferrovie di altri Stati europei come il Belgio, l'Olanda, l'Austria, la Svizzera, il Portogallo, la Norvegia, la Svezia. L'esercizio delle autolinee, per esempio, in Austria ed in Svizzera, è monopolio dello Stato; lo stesso dicasi di altri paesi che non starò qui ad elencare.

Per tutte queste ragioni noi diciamo che bisogna costituire l'azienda statale degli autotrasporti che deve avere la gestione diretta di tutte le autolinee parallele alle ferrovie nonché quelle in sostituzione delle linee ferroviarie di vecchia e nuova istituzione. Fino a quando, però, non sia stata completata la sostituzione dell'azienda statale alle aziende private sulle reti parallele, l'esercizio di queste deve essere conferito a concessionari privati in appalto dall'azienda statale. Questo è l'indirizzo che noi desidereremmo venisse dato alla politica dei trasporti nel nostro paese. Con ciò riconosciamo che le autolinee effettivamente integratrici debbono essere lasciate all'iniziativa privata, pur rivendicando uno stretto coordinamento tra queste linee e le comunicazioni ferroviarie. Noi desidereremmo inoltre che venisse a cessare la sperequazione tariffaria, che oggi esiste nel nostro paese. La determinazione unitaria della base a viaggiatore chilometro deve essere l'obiettivo pregiudiziale dell'assetto dei trasporti nel campo dei viaggiatori.

Un'altra piaga che deve essere sanata è quella della sovvenzione di esercizio delle autolinee private, sovvenzione che viene data sotto diversi titoli o forme. Essa deve finire nella maniera più assoluta e al più presto possibile. Non possiamo continuare su questa strada. Se è necessario, l'esercizio di queste linee passi allo Stato, ma non possiamo continuare a fare la politica che è stata denunciata dall'onorevole Colasanto: la polpa ai privati e l'osso allo Stato. Questa è una politica errata, una politica che deve aver termine al più presto possibile. Noi riponiamo una certa fiducia in lei, signor ministro, anche per questo.

Noi siamo convinti che solo una seria riforma dell'azienda ferroviaria e la istituzione dell'azienda degli autotrasporti possano assicurare i presupposti per una saggia politica dei trasporti nel nostro paese. A noi, signor ministro, più che il passato, interessa ormai il futuro, anche se oggi noi paghiamo

il fio di quello che doveva essere fatto nel passato e che non è stato fatto.

A questo riguardo noi abbiamo la coscienza tranquilla, perché da questi banchi abbiamo sempre denunciato queste cose, abbiamo sempre chiesto che venisse posta la parola fine a ciò che non andava nell'azienda delle ferrovie. Noi questo lo abbiamo fatto in ogni occasione, modestamente ma insistentemente, anche se non è stato poi fatto niente. Spetta ancora a lei dirci se quanto da me oggi indicato verrà fatto o meno. A noi interessa conoscere il suo pensiero: noi vogliamo sapere quale sarà la futura politica dei trasporti nel nostro paese.

Noi comprendiamo che la politica da noi enunciata, per essere attuata, potrà trovare — e troverà senz'altro — molti contrasti, dovrà vincere molte battaglie, perché il problema è di indirizzo politico di fondo del nostro Governo.

Anche qui bisogna fare una scelta, quella scelta politica che la democrazia cristiana non ha inteso ancora fare. Anche in questo settore deve fare la propria scelta politica di fondo, cioè dirci se intende realmente portare avanti una politica ferroviaria a favore di tutta la collettività, o invece una politica che interessi esclusivamente i monopoli industriali e i privati.

Sappia però, signor ministro, che nella misura in cui ella si metterà coraggiosamente sulla strada di una nuova politica dei trasporti così come noi abbiamo, a grandi linee, suggerito, ella avrà il nostro franco e leale appoggio; convinti come siamo che lo Stato ha dei compiti ben precisi, ben determinati, ai quali non può venir meno, e che deve gestire bene le proprie imprese quando sia illuminato da una saggia politica generale e da una sana amministrazione. (*Applausi a sinistra*).

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

VEDOVATO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, è la terza volta che mi è gradito, in occasione della discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, di fermare l'attenzione della Camera e dell'onorevole ministro su alcuni aspetti economici finanziari della politica dei trasporti, in generale, e su qualche problema ferroviario della Toscana, in particolare.

Lo scorso anno, dopo aver con dati e cifre precise mosso alcuni rilievi alla tesi di un vantaggio economico nella soppressione delle ferrovie secondarie, concludevo il mio intervento con queste parole, che desi-

dero qui ricordare per la loro particolare attualità: « È chiaro dunque — così dicevo testualmente — 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 e superflue nei metodi di esercizio, 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 al risanamento del bilancio ferroviario. Il cosiddetto «ridimensionamento» non risolverebbe nulla: sacrificerebbe intere regioni, aumenterebbe la disoccupazione, molto verosimilmente pregiudicherebbe la sorte di tutta la rete ».

Con viva soddisfazione rilevo, oggi, che questi concetti, da me ritenuti fondamentali per una politica dei trasporti più rispondente alle necessità e alla volontà della nostra popolazione, hanno trovato pieno conforto anche nell'autorevole parola del collega senatore Corbellini, il quale, nella relazione ufficiale della settima Commissione permanente del Senato, da lui presieduta, su questo stesso bilancio, dimostra con la evidenza delle cifre che la sovvenzione necessaria ad assicurare il pareggio di 2 mila chilometri di linee cosiddette « a scarso traffico » della rete delle ferrovie dello Stato (pari al 12 per cento della rete stessa), opportunamente ammodernate, rappresenterebbe meno dell'1 per cento della spesa complessiva di esercizio dell'azienda. « Dobbiamo riconoscere — sono le parole del senatore Corbellini — che essa ha il valore di una piccola percentuale del disavanzo ferroviario totale, e che quindi non potrà mai rappresentare da sola la fonte da cui si possa attingere per raggiungere il pareggio del bilancio delle ferrovie dello Stato, come invece troppo spesso viene ripetuto in ambienti autorevoli dell'economia nazionale ». Ed ancora, parlando più genericamente della soppressione delle ferrovie secondarie, egli precisa che questa operazione « non è determinante per il risanamento economico della rete esercitata dalle ferrovie dello Stato ».

Onorevoli colleghi, di fronte a queste precise ed esplicite affermazioni, di fronte alla incontestabile validità delle cifre che ne testimoniano l'esattezza, io vi pongo ora una domanda particolarmente grave, domanda

che, onorevole ministro, ella pure si sarà posta: possiamo noi continuare ad avallare con il silenzio e con la passiva accettazione del fatto compiuto una politica di sistematica distruzione del patrimonio ferroviario nazionale, una politica contraria alla volontà degli interessi della nazione, una politica che colpisce e sacrifica particolarmente le zone più povere, che aumenta la disoccupazione e che pregiudica forse le possibilità di sviluppo industriale proprio nelle aree più depresse, quando tutto ciò non ha nessuna effettiva giustificazione economica, non porta allo Stato alcuna apprezzabile riduzione di spesa e diminuisce, invece, molte possibilità di introiti ?

Da circa 30 anni ormai si segue questa politica: si sono distrutti migliaia e migliaia di chilometri di ferrovie: si calcola complessivamente tra ferrovie dello Stato, ferrovie in concessione e tranvie, circa 10 mila chilometri, che, invece, potevano essere, almeno in buona parte, potenziati e ammodernati mediante le opportune modifiche nel materiale rotabile, negli impianti, nei sistemi di esercizio e nello spostamento in sede propria di quei tratti che in qualche modo si svolgevano attraverso strade ordinarie. L'indirizzo seguito ha portato alla dispersione di un patrimonio incalcolabile, e, inoltre, si è andati contro la volontà delle popolazioni e si è pregiudicato l'afflusso alla rete ferroviaria principale di una grande quantità di merci e di viaggiatori, mentre un diverso orientamento avrebbe potuto dare dei benefici alle popolazioni interessate ed avrebbe migliorato sensibilmente anche alcune particolari situazioni di circolazione stradale.

Ora, se si osserva attentamente il complesso problema (ed io la prego di credermi, onorevole ministro, perché seguo con particolare cura tutto ciò che si riferisce agli studi ed alla evoluzione delle questioni ferroviarie e dei trasporti in genere in Italia, e non solo in Italia), ho l'impressione che il risultato economico che si raggiunge non è tale da lasciarci pienamente soddisfatti. Qui le cifre parlano chiaro: ogni anno diminuisce lo sviluppo della rete ferroviaria (ferrovie dello Stato e ferrovie in concessione) per la soppressione di alcune linee; ogni anno il disavanzo complessivo della rete ferroviaria è grave.

Credo, quindi, che sia ormai più che opportuno di guardare serenamente in faccia a questa realtà. Dal 1955 a oggi sono stati soppressi circa 950 chilometri di linee su rotaia: poiché nello stesso periodo sono stati aperti

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 OTTOBRE 1957

all'esercizio alcuni tronchi riattivati dopo le distruzioni belliche o ultimati in questo tempo, la diminuzione effettiva nello sviluppo della rete ferroviaria e ferrotranviaria italiana è stata di 780 chilometri in soli due anni. Tale riduzione ha inciso per 90 chilometri sulla rete statale, per 410 chilometri sulle ferrovie in concessione, per 280 chilometri sulle tranvie extraurbane.

Si racconta, e lo sentiamo spesso ripetere, che queste soppressioni rappresentano un grande vantaggio economico. Ebbene, noi abbiamo sotto gli occhi le cifre del bilancio dell'esercizio in corso e quello dell'esercizio precedente: fra sovvenzioni ed integrazioni di bilancio delle ferrovie dello Stato e della rete in concessione, quest'anno vi è stato un aumento di spese per l'erario di oltre 32 miliardi! E la differenza si aggrava ancora di più se estendiamo il confronto al 1955.

Naturalmente, i sostenitori di questa politica affermano che, se non si fosse fatto così, si avrebbe avuto certamente il peggio, dimenticando però, e qualche volta anche con una discreta disinvoltura, che in quelle nazioni in cui si seguono altri orientamenti in questo campo la situazione economica-finanziaria delle relative reti ferroviarie è molto diversa. È intuibile che io mi riferisco alla rete della Svizzera ed a quella della Germania occidentale, dove, come è noto, ci si è preoccupati di potenziare le ferrovie secondarie sia con l'ammodernamento del materiale rotabile e degli impianti, sia con l'adozione di sistemi di esercizio razionali ed economici, sia con una politica dei trasporti fondata su un sano coordinamento dei diversi mezzi di trasporto di merci e di persone. Di queste reti ebbi occasione di parlare durante la discussione del precedente bilancio...

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Le tariffe ferroviarie della Germania e della Svizzera sono differenti.

VEDOVATO. ... e di esse ho avuto occasione di occuparmi anche recentissimamente, avendo voluto rendermi conto del perché delle enormi difficoltà che si sono presentate durante la preparazione del famoso titolo IV della parte seconda del trattato della Comunità economica europea dedicato ai trasporti, ed avendo voluto altresì esaminare quali sono le incognite che si nascondono all'orizzonte in tema di applicazione del mercato comune per quanto concerne appunto la materia dei trasporti. Per la Svizzera, abbiamo i dati consuntivi del bilancio 1955 della rete statale (li ho raccolti dalla rivista *Ingegneria ferroviaria* dell'ottobre 1956): 569 milioni di franchi di

spese di esercizio; 839 milioni di introiti, con una eccedenza di esercizio di ben 270 milioni di franchi, pari cioè a 40 miliardi di lire italiane. Per la Germania, i dati ci sono forniti dalla relazione Corbellini. Gli estremi del bilancio normalizzato, compensato cioè degli oneri extra-aziendali, portano un attivo di un miliardo e 29 milioni di marchi, cioè pari a circa 154 miliardi di lire.

Orbene, io vi invito, onorevoli colleghi, a riflettere seriamente su queste cifre attive, considerando anche, per confronto, la situazione di quello Stato che ha seguito una politica più simile alla nostra, vale a dire la Francia, che ha un disavanzo ferroviario sempre crescente, molto superiore, nel suo complesso, a quello italiano. Del resto, onorevole ministro, nell'intervista concessa l'altro ieri ai giornali proprio in relazione ad un esame comparativo dei bilanci e delle varie gestioni ferroviarie, ella ha esplicitamente riconosciuto questa situazione della vicina Francia, nonostante che le ferrovie francesi beneficino di una sovvenzione per il rimborso degli oneri extra-aziendali di una somma che si aggira sui 224 miliardi di lire.

Visto che frequentemente da parte di certa stampa — invero non sempre la più qualificata, se *La Domenica del Corriere*, dedicò, mesi or sono, una intera facciata a questo problema — si sente ripetere, senza citare dati concreti, che noi dovremmo seguire l'esempio delle altre nazioni in fatto di soppressione di ferrovie, mi domando — e la domanda, è evidente, è rivolta a chi può rispondere — a quale esempio dobbiamo guardare, sulla base dei risultati pratici delle diverse politiche. Dobbiamo continuare a seguire, solo in questo suo lato negativo, l'esempio francese, che peraltro si inquadra in una situazione ben diversa dalla nostra, in quanto la Francia ha uno sviluppo di reti ferroviarie circa il doppio del nostro ed una densità demografica che è invece la metà della nostra: o non piuttosto orientarci finalmente verso più sani criteri che ci vengono indicati dalla Svizzera e dalla Germania occidentale, e che rispondono anche all'aspirazione della stragrande maggioranza della nostra popolazione, per un potenziamento generale di tutta la rete ferroviaria, senza improduttive discriminazioni o ingiuste amputazioni?

Guardiamo alla vera sostanza della questione, che ha fatto sentire il suo peso — lo ricordavo poc'anzi — in sede di preparazione di quell'isolato reparto della Comunità economica europea, riservato ai trasporti, e che sono profondamente convinto ancor più

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 OTTOBRE 1957

peserà in fase di applicazione del mercato comune.

Da anni ed anni, da parte di una propaganda ben orchestrata, si martella sull'opinione pubblica per creare, in materia di trasporti, preconcetti errati, che, purtroppo, finiscono per trovare un qualche credito anche presso gli ambienti responsabili. Non è difficile dimostrare, con cifre precise, la inconsistenza, per non dire la falsità, dei più diffusi argomenti di questa propaganda; la quale, tra l'altro, non risparmia neppure noi parlamentari, qualificandoci abitualmente come scialacquatori di pubblico denaro per bassi fini elettoralistici in quanto abbiamo sostenuto l'importanza di determinate ferrovie (generalmente da potenziare o da riattivare), e ci siamo opposti con fondate ragioni a quegli orientamenti contrari all'interesse pubblico da essa propugnati.

Uno dei temi più cari a tale propaganda è la pretesa esistenza di una eccessiva quantità di ferrovie in Italia che appesantirebbe il bilancio, gravando fortemente sulle spese dell'azienda. Quante volte l'abbiamo letto sui giornali!

La verità, per chi ha l'abitudine di consultare cifre e di maneggiare dati, è diametralmente opposta. Vale a dire, l'Italia si trova forse all'ultimo posto tra le principali nazioni europee come sviluppo di reti ferroviarie, proporzionalmente all'entità della popolazione. Per ogni mille abitanti abbiamo, invero, 0,350 chilometri di ferrovie statali, cifra che sale a 0,460 considerando anche le ferrovie in concessione, mentre all'estero abbiamo rispettivamente, come ferrovie statali, chilometri 0,570 in Belgio, chilometri 0,610 in Inghilterra, 0,630 nella Germania occidentale e 0,974 in Francia; e, tra linee statali e private, la Svizzera arriva ad un chilometro su ogni mille abitanti. In America, se vogliamo lanciare lo sguardo al di fuori del nostro continente, tali valori sono rispettivamente di chilometri 2,230 negli Stati Uniti e chilometri 4,600 nel Canada. In un mio recente viaggio nel Venezuela, ho potuto constatare come non sia senza significato l'esempio di questo paese che va organizzando *ex novo* una rete di 4.250 chilometri di ferrovia: considerato che il Venezuela ha una popolazione di 5 milioni e 600 mila unità, si ha una percentuale di 0,900 chilometri per ogni mille abitanti.

Queste cifre dimostrano abbastanza chiaramente quanto sia necessario opporsi, nel modo più deciso, ad ogni propaganda di ulteriore riduzione della nostra già limitata

rete ferroviaria; riduzione per effettuare la quale non si è alieni dall'essere tentati, qualche volta, di eludere, con capziosi cavilli, precedenti impegni di sottoporre i provvedimenti relativi al voto del Parlamento.

Un altro espediente propagandistico usato — e questa volta con un pizzico di demagogia — è quello di parlare sempre delle linee a scarso traffico deficitarie, contrapponendole a quelle a forte e medio traffico, in modo da far credere che solo queste ultime siano attive. Ad esempio, lo stesso piano quinquennale di ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato distingue la rete in due gruppi di circa 13 mila chilometri complessivamente di linee a grande e medio traffico ed un terzo gruppo di 4 mila chilometri di linee a scarso traffico deficitarie; dal che si sarebbe indotti a dedurre che tutto il *deficit* derivi da queste ultime linee, per cui basterebbe sopprimerle per portare il bilancio in pareggio o quasi. È evidente che tutto ciò concorre a confondere le idee della opinione pubblica.

Molto opportunamente, secondo noi, il senatore Corbellini ha tentato di chiarire i veri termini della situazione in quella sua ricordata relazione, precisando che quei 4 mila chilometri di linee a scarso traffico deficitarie, i quali rappresentano il 24 per cento della rete (16.700 chilometri), « non svolgono più del 3 per cento della spesa relativa ai trasporti dell'intera rete », cioè circa 12 miliardi; mentre, d'altra parte, l'esperienza della legge n. 1221 sull'ammodernamento dimostra che basterebbe una sovvenzione annua complessiva di 6-7 miliardi al massimo per raggiungere il pareggio in tutto questo gruppo di linee, pur considerato a sè stante, con esercizi però ammodernati.

Ora, considerato che, tra disavanzo contabile e sovvenzioni, il bilancio delle ferrovie dello Stato presenta quest'anno un onere complessivo di oltre 94 miliardi, come si può continuare a sbandierare questa passività attuale di una dozzina di miliardi delle linee a scarso traffico, sicuramente riducibile a non più di 6-7 miliardi per l'esperienza fatta, mimetizzando invece gli 85 miliardi delle altre linee (pari a circa 6,5 milioni al chilometro), facili forse a far scomparire sulla carta, specie se si otterranno i 67 miliardi e mezzo di sovvenzione dal Tesoro, ma non altrettanto facili a far scomparire dalla concreta realtà dell'esercizio ferroviario?

Quando si fanno certi calcoli per trarne delle conseguenze pratiche, un punto è fondamentale — e per me rappresenta veramente

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 OTTOBRE 1957

il perno di tutto il problema — ed è, cioè, il modo come si procede alla valutazione della passività delle singole linee. Nelle molte disquisizioni più o meno astratte sulla politica dei trasporti, si pone spesso l'attenzione sul coefficiente di esercizio di ogni singola linea e si traggono poi da esso deduzioni inadeguate sull'onere che lo Stato sopporta per le linee stesse: poiché il coefficiente di esercizio di singoli tronchi (considerati a sé stanti) è un'entità che ha un valore puramente teorico agli effetti del panorama economico complessivo e che non ha alcun significato né interesse pratico nel quadro di uno studio razionale per il risanamento dell'intera rete. Il dato importante cui, a nostro parere, dobbiamo invece guardare e su cui dobbiamo operare per comprendere chiaramente e quindi poter risolvere il problema, è il disavanzo chilometrico di ciascuna linea, che ci rappresenta in concreto la misura in cui ogni tronco grava sul bilancio generale, senza considerare poi l'elemento non valutato, o non valutato adeguatamente, del provento di traffico che la linea assicura con la sua esistenza al resto della rete. Il principio di valutare la passività di una linea in base al *deficit* per chilometro ha trovato, del resto, pieno riconoscimento nella formulazione della legge n. 1221 per l'ammodernamento delle ferrovie in concessione, nella quale si fissano appunto dei limiti di sovvenzione chilometrica, ma non si fa alcun riferimento al coefficiente di esercizio.

La sostanza del problema può essere meglio chiarita da un esempio pratico, che mi sia consentito citare in quanto dimostra come, nell'applicazione concreta, si possa talvolta arrivare a dei risultati opposti rispetto a quelli che le impostazioni teoriche lasciavano intravedere. Tra le ferrovie in concessione vi sono alcune linee a carattere extraurbano molto ricche di traffico, ed altre invece che servono zone assai povere e con movimento limitato. Tra queste ultime consideriamone due che, pur trovandosi in regioni diverse, servono entrambe zone di montagna non molto popolate e ad economia depressa; ambedue hanno, quindi, un basso prodotto chilometrico e sono tra le linee a traffico più scarso. Mi riferisco alla Spoleto-Norcia e all'Atena-Marsico Nuovo. Il loro coefficiente di esercizio è naturalmente alto: per il 1955 rispettivamente 3,44 e 4,61; relativamente basso, invece, il loro disavanzo chilometrico: per il 1955 lire 880 mila la prima, e lire 700 mila la seconda.

Esaminiamo ora, invece, la situazione di due aziende che hanno la maggiore densità di traffico: e cioè la Napoli-Torregaveta e la Roma-Lido, sempre sui dati del 1955, onde la comparazione possa essere più eloquente. Coefficienti di esercizio non troppo alti: 1,32 la prima, 1,24 la seconda. Ma qual è il *deficit* per chilometro? Circa 7 milioni l'una e 5 milioni l'altra: quindi oneri per lo Stato di gran lunga superiori a quelli delle due linee precedenti a scarso traffico. Ecco un'altra prova matematica della modesta incidenza delle linee secondarie sulle grosse cifre del disavanzo complessivo che noi constatiamo.

E allora, è da ritenere giusto sopprimere quella ferrovia che ci costa lire 700 mila al chilometro, quando poi non è neppure pensabile di abolire quella che ci costa dieci volte di più? E non mi riferisco ai casi specifici qui citati, ma al problema generale che, attraverso questi due casi, viene messo in luce.

Né può valere l'eventuale obiezione che la linea più ricca di traffico venga maggiormente utilizzata e possa più facilmente essere risanata con aumenti di tariffa, in quanto non possiamo prescindere del tutto anche da un considerazione di valore sociale, che ci fa apparire inconcepibile l'idea di affrontare un notevole sacrificio per linee pianeggianti al servizio di grandi città, per poi distruggere linee già esistenti in zone povere che richiedono oneri tanto minori; tanto più quando si consideri che in località isolate, spesso di montagna o comunque su terreni accidentati, una ferrovia efficiente può rappresentare veramente la vita, contribuendo a ravvivare l'economia ed il turismo, a favorire un eventuale sviluppo di iniziative industriali, a dar lavoro essa stessa ad un buon numero di persone. Se per più di dodici anni abbiamo continuato tranquillamente a distribuire centinaia di milioni a linee che possono reggersi benissimo da sole e che ormai da quasi un decennio avrebbero potuto essere poste in tali condizioni, sarebbe veramente assurdo che noi cadessimo ora nell'estremo opposto e, per non concedere una modesta sovvenzione, condannassimo alla distruzione quelle ferrovie che servono le zone meno fortunate e che questo non possono raggiungere da sole il pareggio: quando poi la maggior parte della suddetta sovvenzione altro non è che la contropartita del contributo di traffico che queste linee secondarie garantiscono alle linee principali, nonché di quegli stessi servizi resi gratuitamente o sottocosto alla collettività (trasporti postali,

tariffe ridotte per lavoratori e studenti, ecc.), per i quali siamo contemporaneamente chiamati a riconoscere alle linee principali della rete delle ferrovie dello Stato varie decine di miliardi di sovvenzione (per una cifra che si aggira su una media di 4 milioni e 600 mila lire al chilometro).

Non vi sembra, onorevoli colleghi, che, dopo quanto detto, sarebbe stato sommatamente opportuno porre attenzione al fatto che qui si continua a far notare il bruscolo e a non voler guardare la trave? Ed è per questo che passano gli anni senza che si risolvano i nostri problemi dei trasporti e si abbia un apprezzabile miglioramento economico della situazione.

Qui vorrei tentare — anzi lo farò senza altro — di richiamare l'attenzione su un altro punto per il quale mi rincresce di non essere d'accordo con quanto ha detto il collega Murdaca nella sua relazione.

Si dice che il pubblico tende ad orientarsi verso la ferrovia per le grandi distanze, disertandola invece sempre più per le piccole. Anche questa è una affermazione generica, come ci è provato dalle cifre statistiche riportate a pagina 13 della relazione dell'onorevole Murdaca a noi sottoposta, ed a pagina 26 della relazione Corbellini. Invero, la percorrenza media per viaggiatore sulla rete statale è ormai da diversi anni stabilizzata sulla cifra di chilometri 57 circa, valore non certo alto per uno Stato in cui vi sono treni che percorrono direttamente distanze di oltre 1.500 chilometri, e che si riduce a chilometri 47 se si tien conto anche delle ferrovie in concessione. Ma vi è di più: noi vediamo che rispetto all'anteguerra 1938-39, la percorrenza media per viaggiatore — rete ferroviaria statale — è scesa da 70 chilometri a 57 chilometri, ciò che significa che il maggior incremento di traffico, come ebbi già a far rilevare nei miei precedenti interventi, si è avuto proprio sulle brevi distanze, su cui la ferrovia si dimostra dunque vitalissima. Nè riesco a comprendere — e debbo dirlo francamente al collega Murdaca, la cui relazione è del resto sotto altri aspetti pregevolissima — come egli possa, a questo riguardo, pervenire dalle cifre riportate a conclusioni diametralmente opposte.

Vi è pure da notare che nello stesso tempo la percorrenza media dei viaggiatori delle autolinee è aumentata da chilometri 28,6 a chilometri 45: cifra vicinissima a quella ferroviaria, tanto più se si pensa che la percorrenza media sulle autocorriere di linea non risente dell'incidenza di una percentuale di

viaggiatori a lunghissimo percorso che ha invece la ferrovia. « Ciò dimostra — osserva giustamente il senatore Corbellini — che entrambi i tipi di trasporto terrestre svolgono il proprio traffico su percorsi medi che tendono ad avvicinarsi ad un valore medio comune, verso il quale converge la richiesta del pubblico ». Mi permetterei di aggiungere, in base alle considerazioni precedenti, che tale valore medio comune è già stato ormai raggiunto.

Cade adunque, così, anche il tanto conclamato *slogan* della ferrovia per i lunghi percorsi e della strada per i brevi!

Nel considerare un tronco ferroviario noi dobbiamo comunque tener presente che esso non costituisce mai un'entità a sé stante, ma un elemento di continuità di una rete di migliaia di chilometri: soprattutto per il traffico merci. Anche per questa ragione è quindi illogico valutare poco importante, come spesso si fa, una linea in quanto essa sia breve.

A che giova ed a chi giova la politica di distruzione di alcune ferrovie minori?

Non all'economia nazionale (e mi sembra che questo si possa dedurre da quanto sono andato dicendo); non certo alle popolazioni, le quali sono sempre (e non escludo che entrino in giuoco pure dei motivi sentimentali) contrarie alla soppressione di una ferrovia, anche quando essa è stata a poco a poco ridotta in condizioni da renderne quasi impossibile l'uso. Perché questa è la tattica che viene seguita e che non sfugge all'occhio vigile di chi si occupa di cose ferroviarie: quando si pensa di sopprimere una linea ferroviaria, si comincia col lasciar andare sempre più giù il servizio, si fanno orari sempre peggiori, si diminuisce il numero dei treni e delle vetture, si usano veicoli scomodi e spesso poco decorosi per i viaggiatori o quanto meno si evita deliberatamente ogni più elementare miglioramento che pure si presenti di facile attuazione ed economicamente vantaggioso, e si continua per 10,15 ed anche 20 anni sempre con lo stesso servizio facendo andare avanti le cose come per forza d'inerzia, in modo da stancare a poco a poco il pubblico e far così diminuire il traffico, mentre crescono gradatamente le spese per la vetustà dei mezzi e dei sistemi. Si è verificato perfino il caso in cui è stato sfruttato un modesto incidente per lasciare interrotta una ferrovia per mesi e talvolta per anni!

Del resto, signor ministro, potrei qui citare le esperienze che personalmente ho potuto fare in Toscana. Il che mi consente di passare alla seconda parte del mio intervento,

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 OTTOBRE 1957

dedicato, come precedentemente annunciato ad alcune questioni ferroviarie della mia regione.

Comincio dalla ferrovia Poggibonsi-Colle Val D'Elsa. Ricordo di essermi battuto, da questo stesso banco, per ottenere miglioramenti a questa ferrovia. Ebbene, i miglioramenti sono stati finalmente apportati e si sono ottenuti nonostante l'opinione di larghi strati dell'amministrazione ferroviaria, secondo cui si sarebbe trattato, nel caso specifico, di uno dei « tronchi secchi » da tagliare. Sta di fatto che, in seguito ad un modesto ammodernamento, oggi la linea di Colle Val d'Elsa non soltanto è efficiente per quanto riguarda il servizio viaggiatori, che è comodissimo, ma è significativamente efficiente (e questo volevamo conseguire) anche per quanto riguarda il servizio merci: un treno merci viene effettuato tutti i giorni, con una media dai 7 ai 9 carri, raggiungendo spesso il peso di 120 tonnellate.

Si attende ora il completamento dell'ammodernamento con l'adozione di lampeggiatori automatici ai passaggi a livello e di un motore *diesel*, del tipo in uso per le manovre nelle stazioni, per il servizio merci.

Che, invece, si segua il sistema di stancare gli utenti non procedendo a certi ammodernamenti, lo possiamo vedere su un altro tronco ferroviario sul quale più volte ho richiamato l'attenzione di questa Camera: mi riferisco alla linea di Volterra. Anche qui, devo doverosamente cominciare con una nota di compiacimento e di elogio per l'opera da lei svolta, onorevole ministro, per aver fermato, nel giugno scorso, la soppressione del servizio o, quanto meno, per averla rinviata.

Da circa 45 anni è in funzione questa linea e da allora, mentre da Saline a Pisa si sono istituiti anche ottimi servizi di automotrici, da Saline a Volterra le cose hanno continuato a procedere sempre nello stesso modo, con una macchina a vapore di tipo assai antiquato che spinge su un grosso vagone a cassa di legno, molto funzionale per il trasporto dei carcerati, ma non altrettanto per i liberi cittadini: rudimentali panchette di legno, salita e discesa che costituiscono una vera e propria scalata, ambiente tipico da tradotta della prima guerra mondiale. E tutto ciò sarebbe ancora niente senza il fatidico trasbordo a Saline, con sosta media di 20 minuti, senza che vi sia una panchina o una pensilina, in attesa che l'altro treno venga in stazione. È evidente che una situazione del genere influisce

in modo decisivo sul traffico, si che vi è in realtà da meravigliarsi che esso sussista ancora in misura discreta, anche se decrescente per un tale stato di cose: mentre per altro le spese sono attualmente di gran lunga superiori al necessario. Si impone ovviamente l'istituzione di un servizio diretto di automotrici Pisa-Cecina-Volterra, per il quale vi è da risolvere il problema tecnico del tratto a cremagliera con pendenza del 100 per mille. Non è certo una difficoltà insuperabile, se si pensa che abbiamo in Italia una linea con il 255 per mille di pendenza ed altre due con valori di poco inferiori: tuttavia le ferrovie dello Stato hanno preferito orientarsi verso la lenta eutanasia per cercare di stancare il pubblico e poter più semplicemente sopprimere il servizio: da più di vent'anni se ne parla ed ogni tanto le minacce si fanno più gravi, la popolazione insorge e allora si soprassiede e si aspetta che il fato maturi.

Convinto che il problema debba essere affrontato seriamente in termini concreti e sollecitamente risolto, nel senso auspicato dalla popolazione di Volterra, ho pregato alcuni tecnici competenti di voler studiare quali possano essere le soluzioni più convenienti, il relativo impegno finanziario ed un programma completo di ammodernamento ed esercizio dell'intera linea. Mi riservo di presentare all'onorevole ministro una relazione dettagliata sia nell'aspetto tecnico che economico. E se poi l'amministrazione delle ferrovie dello Stato preferisce disinteressarsi dell'intera linea Pisa-Cecina-Volterra, con la relativa diramazione da Colle Salvetti a Livorno, o comunque non volesse adottare automotrici diverse dai tipi abituali e che siano adatte per la linea in questione, perché ella, onorevole ministro, non prende in considerazione anche la possibilità di affidare in esercizio questa ferrovia ad una società concessionaria o ad un consorzio di comuni e province, ponendo in condizioni di poter realizzare l'ammodernamento sopra indicato e di poter quindi garantire il servizio con una sovvenzione relativamente limitata?

Se i due esempi che ho citato consentono di far vedere come — attraverso un ammodernamento che non incide poi in modo notevole e sostanziale sul bilancio ferroviario e che è comunque giustificato dalla funzione che queste ferrovie minori esercitano nel quadro generale della rete — è possibile risolvere favorevolmente problemi che erano prospettati come assolutamente negativi, altri due esempi, sempre relativi a ferrovie toscane,

mi affretto ad additare di nuovo alla sua attenzione, onorevole ministro, perché riguardano linee per le quali ritengo si debba avere il coraggio di arrivare in fondo, non fermandosi cioè a mezza strada. Mi voglio riferire alla Orbetello-Porto Santo Stefano e alla faentina, quest'ultima oramai famosa.

Per la Orbetello-Porto Santo Stefano, le spese di riattivazione sono veramente trascurabili, e non esiste neppure una vera preoccupazione per quello che possa essere l'onere di esercizio, sempre che si abbiano presenti i precisi termini del problema.

Ad una mia documentata interrogazione di alcuni mesi or sono, in cui fra l'altro facevo riferimento ai dati statistici ufficiali degli ultimi anni anteguerra, che dimostrano un traffico in continuo e fortissimo aumento (si da essere più che raddoppiato come viaggiatori e più che triplicato come merci dal 1936 al 1939) ed un bilancio sicuramente attivo (almeno con l'apporto di traffico alle ferrovie statali), è stato risposto in termini evasivi, opponendo ai concreti elementi e dati contenuti nell'interrogazione stessa le consuete generiche espressioni di « oneri di ricostruzione » e di « bilancio fortemente passivo ».

Per quanto riguarda gli « oneri di ricostruzione », a parte il fondamentale concetto già esposto e particolarmente valido per una località che ha sofferto come poche altre per la guerra, mi permetto di ricordare ancora una volta che le opere d'arte danneggiate (gallerie in particolare) sono già state ricostruite e che tutto si riduce ormai alla ricostruzione di qualche breve tratto di binario (su sede in perfetto stato) e ad un lavoro di risanamento generale del resto dell'armamento (sostituzione di traverse e manutenzione): in più la ricostruzione del fabbricato di stazione a Porto Santo Stefano. Si consideri che la linea è lunga 14 chilometri e pertanto si può valutare con sufficiente precisione quale... enorme somma possa richiedere questo lavoro. Si aggiunga pure la quota di elettrificazione (a sbalzo dalla sottostazione di Orbetello), opera necessaria per rendere vitale ed economica la linea, e che importa una cifra dello stesso ordine della ricostruzione: con tutto ciò non si arriva neppure ad un quarto della spesa sostenuta per riattivare il porto di Porto Santo Stefano e dotarlo di moderne attrezzature: opera che oggi risulta in buona parte inutile per la mancanza della ferrovia.

« Agli effetti del movimento commerciale che garantirebbe l'utilità della ferrovia, c'è da tenere presente (leggo un promemoria

presentato al sottosegretario ai trasporti dalla amministrazione comunale di Monte Argentario) che da Civitavecchia a Livorno, per una distanza di litorale di oltre 250 chilometri, il porto di Santo Stefano è l'unico che si presti per la sua posizione geografica e per le sue condizioni naturali, ad integrare l'attività degli approdi suddetti: che è l'unico porto della provincia di Grosseto suscettibile di conseguire nuovi sviluppi concomitanti al progredire economico della Maremma ».

Ed ora vediamo un po' questo « bilancio fortemente passivo ».

Premetto che mi riferisco ad un esercizio a carattere tranviario a trazione elettrica, che risulterebbe particolarmente semplice, economico e rispondente a tutte le esigenze della zona.

La spesa complessiva di esercizio può valutarsi in circa 30 milioni all'anno e forse anche qualche cosa in meno, organizzando le cose in modo razionale. Come traffico viaggiatori, in base al movimento attuale e ai 2.423.872 viaggiatori-chilometro del 1939, si può essere certi di superare i 3 milioni di viaggiatori-chilometro all'anno, tenuto conto anche del crescente sviluppo turistico della zona e dell'isola del Giglio, che dalla ferrovia verrebbe notevolmente favorito. Poiché la base tariffaria dell'attuale autoservizio sostitutivo è di lire 9-10 al chilometro, con solo una modesta riduzione per gli abbonamenti operai e studenti, noi vediamo che il solo traffico viaggiatori darebbe un introito dai 21 ai 25 milioni (prevedendo che risulti una base tariffaria media di lire 7-8 al chilometro) mentre per le merci la valutazione più prudente porta ad introiti di almeno 6-7 milioni, escludendo da tale computo i trasporti minerari per la « Ferromin » la quale da sola, ove le ricerche che essa ha in corso diano esito positivo, potrebbe dare un traffico per decine di migliaia di tonnellate all'anno e quindi far salire enormemente i prodotti del traffico merci. Comunque anche queste poche cifre valutate con notevole prudenza dimostrano palesemente come questa ferrovia abbia tutte le carte in regola perché sia affermato il suo pieno diritto alla vita.

Perciò, signor ministro, la prego di volersi compiacere di fare riesaminare il problema, tenendo conto di indicare, ai fini di una eventuale rettifica dei dati da me indicati, gli introiti valutati per il traffico viaggiatori e per il traffico merci, il presunto ammontare delle spese di esercizio, nonché le spese risultanti dalla perizia per la riattivazione della linea stessa.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 OTTOBRE 1957

E *dulcis in fundo* (non so, poi, se in questo caso lo si possa proprio dire) la faentina. Credo che per la faentina bisogna, ad alta voce e con molta gratitudine, dare atto al Governo, ai ministri che l'hanno preceduto, e a lei, onorevole Angelini, per avere speso fino ad oggi la somma di 2 miliardi e 74 milioni per le tratte da San Pietro a Sieve a Borgo San Lorenzo, da Borgo San Lorenzo a Crespino del Lamone, da Crespino del Lamone a Marradi-Palazzuolo sul Semo e da Marradi-Palazzuolo sul Semo a Faenza, più 74 milioni per il ripristino delle sole opere d'arte sulla tratta Firenze-Caldine.

Ora, forse perché siamo ancora freschi di entusiasmo per la magnifica cerimonia che si è svolta domenica scorsa, nel corso della quale io sono certo, onorevole ministro, correndo verso Monaco, il suo pensiero era rivolto alla modesta linea faentina, cerimonia che ha visto finalmente congiunta Faenza a Firenze: forse perché echeggiano ancora nel mio cuore i magnifici discorsi e gli appelli che anche in tale occasione sono stati formulati relativamente al completamento di questa ferrovia; certo è che mi sembrano, più che opportune, necessarie alcune considerazioni. E prendo lo spunto dal fatto che un autorevole giornale fiorentino, parlando della faentina, ha scritto che essa era destinata a condurre il treno delle speranze. Io, invece, voglio illudermi che non si tratti del treno delle speranze, bensì del treno delle certezze.

Perché è stato detto « treno delle speranze » ?

La storia della faentina — e chiedo vema ai colleghi se mi soffermo su questo punto — è una storia piuttosto lunga e vorrei dire dolorosa, in quanto per la sua soluzione si è verificato quel fenomeno che poc'anzi ho denunciato come « tattica dilazionatrice » oppure « tattica dello stancamento ». Ricordo che il senatore Corbellini — debbo dirlo con una punta di malizia — il quale oggi manifesta degli entusiasmi per le linee minori, ritorna un po' agli antichi amori perché nei primi tempi in cui egli assunse la responsabilità del dicastero dei trasporti, affermò la necessità della ricostruzione integrale della faentina, che non considerava linea minore. Senonché, dopo questo impegno così deciso da parte del Governo, abbiamo assistito a fenomeni di questo genere: le ditte appaltatrici della prima tratta vengono invitate, alla chetichella, di ridurre sempre più il personale. Altro fenomeno: in fase di ricostruzione si procede al trasferimento altrove dei materiali pronti per l'impiego, col pretesto di

una maggiore urgenza; pretesto evidentissimo per chi non era al corrente che i magazzini di Pontassieve e di Pisa sono stati sempre forniti largamente di materiali d'armamento, per i piani stradali, di tutti i tipi.

Sta di fatto che, attraverso insistenze, preghiere, ordini del giorno (si può dire che non vi sia stata discussione del bilancio dei trasporti, in questi anni, che non abbia registrato interventi e raccomandazioni relative alla faentina) e dopo ben 13 anni, si vede la possibilità che un treno compia il percorso Firenze-Faenza.

Sorgono, però, qui dei problemi. Questa linea così com'è, assolve veramente oggi ai compiti per i quali fu concepita? Se dovessimo stare alle argomentazioni pubblicate sulla stampa in questi ultimi tempi e alle dichiarazioni di uomini responsabili che hanno studiato attentamente la questione, nonché alle risoluzioni approvate nei convegni che si sono ripetutamente occupati dell'argomento, dovremmo rispondere in senso negativo. Infatti, una cosa è ricostruire la ferrovia in modo che un treno possa percorrere la linea fra Faenza e Firenze, ed un'altra cosa è risolvere il problema delle comunicazioni fra Ravenna e Livorno. Di questo, principalmente si tratta, di avvicinare cioè, soprattutto per quanto riguarda il trasporto merci, il grande, sempre più grande, centro industriale di Ravenna con il grande, sempre più grande, porto di Livorno, con una riduzione del percorso di 50 chilometri. Attualmente, purtroppo, tale percorso lo si compie attraverso un giro tortuoso, passando da Pontassieve.

Dell'argomento mi sono già occupato altre volte, e ne ho trattato anche in privato con il ministro. So che vengono presentate delle difficoltà. Credo però che esistano anche delle prevenzioni per la ricostruzione integrale di questa ferrovia, altrimenti non si spiegherebbero certe affermazioni di uomini particolarmente responsabili del Ministero dei trasporti, i quali hanno paragonato la zona, che la ripristinata ferrovia attraverserebbe con la ricostruzione del tratto mancante da Caldine a San Piero a Sieve, a una zona arretrata, piena di capanne e di tuguri, quando è invece noto che si tratta di una zona ricca, ridente, turisticamente attraente che raggruppa una serie di paesi che raccolgono circa 50 mila unità. Su San Piero a Sieve, la cui stazione è al centro del Mugello, gravitano comuni di notevole importanza come Firenzuola, Scarperia, Sant'Agata, Barberino di Mugello, con le relative frazioni,

tanto che la camera di commercio di Firenze, facendo uno studio sulla viabilità della zona in collegamento con quella che sarà l'« autostrada del sole », proponeva giorni or sono la creazione di un raccordo che dal casello di Barberino di Mugello portasse ad Arezzo, per raccogliere la massa di fattori economici e il movimento di uomini che fanno capo attorno a San Piero a Sieve.

Così pure si ha l'impressione della esistenza di prevenzioni quando ci si sente dire che, per ricostruire l'ultimo tratto di linea, che non risponderebbe affatto ad urgenza, la spesa occorrente è di un miliardo e mezzo: la spesa di un miliardo e mezzo è una notizia data dagli uffici del Ministero; che non si tratti di un lavoro urgente, questa è una dichiarazione del ministro in risposta a una mia interrogazione sull'argomento.

Orbene, attraverso alcune indagini che ho avuto cura di fare, la cifra di un miliardo e mezzo per il congiungimento di Caldine con San Piero a Sieve sembra possa essere notevolmente ridotta, poiché uomini delle ferrovie affermano che la grande galleria di Montorsoli, che alcuni ritengono completamente distrutta, è invece distrutta semplicemente all'imbocco e allo sbocco; e se questo fosse vero, come tutti ci auguriamo, la spesa verrebbe ad essere ridotta.

Ella, onorevole ministro, ha detto, rispondendo alla mia interrogazione, che il problema non era urgente e mi ha anche prospettato la possibilità di inquadrare la soluzione di esso in un piano quinquennale. Noi sappiamo che vi è un piano quinquennale per la ricostruzione ferroviaria: ella ne ha largamente parlato anche attraverso gli organi di stampa. Ma sappiamo, altresì, che in detto piano non sono previsti ripristini di opere disastrose dalla guerra; e poiché nella fattispecie trattasi di un'opera disastrosa dalla guerra, ne viene di conseguenza che evidentemente non ci si può riferire al piano quinquennale di cui si è parlato fino ad oggi. Pertanto, delle due l'una: o il suo pensiero vuol fare riferimento a un altro piano del quale non abbiamo avuto ancora notizia, o il suo pensiero fa riferimento a un piano quinquennale successivo. Se questa seconda ipotesi fosse vera, la soluzione del problema sarebbe procrastinata ancora di 5 anni. Ciò porterebbe gravissime conseguenze nella zona. Né il problema è risolto ancorché l'amministrazione ferroviaria prometta delle vetture rapide da Firenze a Faenza; e non è risolto anche perché, più che di problema di trasporto passeggeri, si tratta di possibilità di convo-

gliare su questa linea un grosso traffico merci.

Va anche osservato che la parte che manca è proprio la parte più ricca della linea, quella cui il carattere propriamente extraurbano assicura il maggior volume di traffico. Mi permetto di mettere in guardia l'onorevole ministro contro voci tendenziose che tendono a presentare la situazione economica di questo tronco in termini quasi assurdi. Ho sentito parlare, ad esempio, di un disavanzo di esercizio di 150 milioni all'anno. Faccio notare che una linea breve, quale è il tratto in questione, se gestita razionalmente con criteri e mezzi moderni e senza sprechi di personale, non raggiunge neppure come spesa complessiva di esercizio, se non ha un traffico intensissimo, la cifra di 150 milioni all'anno: la statistica delle ferrovie in concessione ce lo dimostra nel modo più chiaro. Faccio notare, inoltre, che già nel 1950-51 il tratto Borgo San Lorenzo-Pontassieve aveva oltre 65 milioni di introiti, da allora sensibilmente aumentati, e che non v'è motivo di valutare inferiore il traffico sul tronco Firenze-San Piero-Borgo, se si ha presente il movimento di autocorriere che vi è attualmente, né di ritenere che detto tronco in attività peggiori la situazione di traffico dell'altra linea, in quanto una eventuale lieve deviazione di una corrente di viaggiatori sarà compensata da un apporto di altri viaggiatori in misura certamente non inferiore. È difficile in questo momento poter valutare con esattezza il traffico del tratto ancora da ricostruire, in quanto esso dipenda anche da una serie di fattori di politica generale (caratteristiche del servizio, fermate facoltative in numero notevole, limitazione della concorrenza, tariffe merci, ecc.), ed inoltre manca ogni dato ufficiale in proposito, sia del traffico delle attuali autolinee, sia del traffico della ferrovia prima dell'interruzione per cause di guerra: comunque sto raccogliendo elementi in merito e predisponendo uno studio più accurato, che a me però richiede assai più tempo che non agli uffici commerciali delle ferrovie. Fino da ora si può comunque affermare con tutta tranquillità che questo tratto di linea rientra in quella categoria già esaminata nella parte generale di questo intervento, cui può essere assicurato il pareggio con una sovvenzione non superiore ai due milioni al chilometro: si deve però aggiungere che, organizzando il servizio in modo veramente razionale secondo i criteri delle migliori ferrovie in concessione (fermate frequenti, ad ogni nucleo abitato, salvo determinate corse

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 OTTOBRE 1957

dirette; numerose coppie di treni leggeri: snellezza e praticità dei servizi, ecc.), non sarebbe troppo difficile portare anche al pareggio tutto questo percorso a carattere prettamente extraurbano, quando si eliminasse, si intende, la concorrenza ingiustificata.

Pertanto io insisto ancora una volta per ottenere l'immediato inizio dei lavori di ricostruzione anche del tratto Caldine-San Pietro a Sieve

In questa mia richiesta non veda, onorevole ministro, solo il desiderio di un collega, ma l'eco di ordini del giorno e di inviti esplicitamente formulati a noi parlamentari, affinché ce ne rendessimo interpreti in questa sede, da tutti i comuni del Mugello e da tutti gli enti che in quella zona operano dal punto di vista economico e turistico, e, primo tra essi, il comitato per la ricostruzione del Mugello ed alta Romagna. Gradiremmo che venisse detto al riguardo una parola precisa. Noi vorremmo, cioè, sapere se l'amministrazione ferroviaria intende di aver risolto il problema del collegamento di Firenze con Faenza soltanto attraverso la via Pontassieve, oppure se è effettivamente intenzionata di portare a compimento il collegamento più diretto, per noi assolutamente indilazionabile, realizzando il tratto Caldine-San Piero a Sieve. Ché se questa realizzazione dovesse essere procrastinata, ritengo che sarebbe molto più apprezzata da parte delle popolazioni una dichiarazione del Governo che quest'opera si potrà fare soltanto in un secondo tempo, o addirittura che non si potrà fare mai, perché si eviterebbe così di creare delle illusioni, di alimentare delle speranze che finirebbero poi con l'essere a loro volta deluse.

La soluzione del problema della ferrovia faentina dovrebbe inquadarsi nel quadro più generale della politica ferroviaria sulla quale mi sono permesso di intrattenermi. D'altra parte si tratta di una esigenza che è profondamente sentita. Anzi, a testimonianza di tale esigenza, mi è gradito ricordare qui quanto ebbe ad affermare l'ingegner Lorini, presidente del ricordato comitato per la ricostruzione del Mugello ed alta Romagna, che con molta passione si è occupato dell'argomento in un convegno tenutosi lo scorso anno a Barberino appunto sui problemi del Mugello: « Un tronco ferroviario deficitario non è un ramo secco, ma un ramo che ha poca vita dovuta, ammenoché non siano intervenuti danneggiamenti estranei, alle sofferenze della pianta per cattiva o deficiente alimentazione... Prima di tagliare i piccoli rami che

hanno il loro scopo, non trattandosi di una pianta a reddito commerciale, sacrificandoli alla rigogliosità del tronco, cominciamo col togliere le cause del deperimento ».

In aggiunta a quanto dissi l'anno scorso, ho voluto oggi indicare alcune di queste cause di deperimento che non sono, a nostro avviso, eliminabili attraverso il sacrificio delle ferrovie minori.

Domenica prossima si terrà a Scarperia un convegno dedicato al Mugello, con specifico riferimento al completamento della linea ferroviaria Firenze-Faenza (o, più esattamente, Livorno-Ravenna). A nome delle popolazioni del Mugello, industri e operose, vorrei pregarla, onorevole ministro, di volermi dare, nella sua replica, affidamenti quanto più possibile precisi, perché chi ha avuto l'onore di parlare possa riportare in quella sede le assicurazioni del Governo. Se tali assicurazioni non potessero venire, ritengo che il Governo farebbe il suo dovere dichiarandolo esplicitamente, onde se ne possano trarre le conseguenze. E di ciò, signor ministro, sin da ora la ringrazio.

Ma di un altro ringraziamento, oltre quelli già espressi, le sono debitore, e con lei a quei funzionari delle ferrovie che, resisi conto della fondatezza dei miei rilievi dei passati interventi, hanno voluto risolvere nel senso da me raccomandato taluni altri problemi di particolare importanza per la Toscana. Mi riferisco all'istituzione del collegamento diretto tra Arezzo e Grosseto, realizzazione che non solo ha riscosso il generale consenso delle popolazioni, ma che ha anche dato risultati economici assai favorevoli; mi riferisco alla questione della fermata di Montecatini succursale, finalmente istituita; mi riferisco all'aumento di percorrenza giornaliera delle automotrici, che ha già permesso di sostituire numerosi treni a vapore, con grande vantaggio economico e senza che vi sia stato un corrispondente aumento del parco rotabile.

Ciò che è stato fatto mi dà speranze per l'avvenire. (*Applausi al centro*).

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

CERRETI. La questione che maggiormente interessa la nostra parte politica è conoscere se il Governo abbia una sua politica nel campo dei trasporti, e quale essa sia. È la prima volta che parlo su questo bilancio e ho dovuto quindi compiere delle ricerche per tentare di comprendere le linee di questa politica. È stato un arduo lavoro, che mi ha costretto a sfogliare lunghe rela-

zioni e a leggere, signor ministro, il suo discorso al Senato: un fiume di parole.

Quindi è stato arduo trovare il nesso del discorso per capire quale politica si volesse fare.

Lo stesso dibattito al Senato non mi pare che abbia risposto a questo interrogativo, benché vi siano stati tre discorsi importanti.

Il senatore Crollalanza, infatti, si è intrattenuto sulla necessità di tagliare i rami secchi, e in ciò collegandosi a certi gruppi che vogliono una politica che favorisca l'autonomia, vale a dire la strada contro la rotaia. Il senatore Massini, poi, ha esaminato con competenza la questione da un punto di vista tecnico, finanziario ed economico in relazione alle difficoltà dell'Azienda delle ferrovie dello Stato. Infine, l'onorevole Porcellini ha fatto un accenno molto pertinente e sagace all'assenza di una politica quale noi vorremmo nel campo dei trasporti.

A me pare che il ministro Angelini abbia dato una risposta pertinente ed anche in un certo senso efficace, seppure non completamente condivisa da questa parte, allorché nell'intervista all'agenzia *Italia* ha contro battuto la campagna giornalistica diffamatoria nei riguardi dell'Azienda delle ferrovie dello Stato. Direi che ha molto bene argomentato nelle questioni che si riferiscono al riassetto finanziario delle ferrovie.

Si ha purtroppo l'impressione, da tutto ciò che è stato detto dai suoi predecessori e da lei, onorevole ministro, al Senato in occasione della discussione del bilancio che il ministro dei trasporti sia il ministro delle ferrovie statali e non, in generale, che abbia il potere, non soltanto di coordinamento, ma di precisazione e definizione di un programma di azione che abbracci i vari campi dei trasporti, quale modernamento sono intesi.

Dicevo che la spiegazione principale di tutto questo è legata allo stato dell'azienda ferroviaria, ma ciò non pregiudica la questione di fondo che è quella di vedere se noi facciamo una politica che porti a rafforzare l'azienda di Stato non solo come azienda delle ferrovie, ma azienda di Stato in quanto strumento per fare una politica dei trasporti. Perché per noi, il problema della sostituzione del mezzo non è quello fondamentale, quantunque abbia aspetti molto importanti e qualche volta decisivi, ma quello che per noi è fondamentale è l'uso che se ne fa, lo strumento di cui ci si serve per soddisfare le esigenze degli utenti, per poter assecondare una politica di scambi, di collegamenti inter-

nazionali, di legami più stretti e rapidi fra nord e sud e via dicendo.

Qui per noi il problema ritorna sempre sulla questione centrale: qualunque sia il mezzo usato per poter realizzare una politica dei trasporti, questo mezzo deve essere diretto dall'azienda di Stato.

Noi siamo favorevoli alla tesi che prima sostennero e poi fecero trionfare i laburisti in Inghilterra, l'ultima volta che furono al potere, sottoponendo l'esercizio della rete stradale all'azienda di Stato. Essi si accorsero che non vi poteva essere coordinamento fra rotaia e strada, per la presenza dei formidabili interessi dei gruppi monopolistici meccanici e della gomma. Fu allora che venne decisa la nazionalizzazione dei trasporti su strada mettendo tutto questo complesso di attività (e quindi la programmazione e la stessa direzione) nelle mani dell'azienda di Stato che già gestiva le ferrovie.

Vero è che il governo conservatore, legato ai forti interessi capitalistici e ai gruppi finanziari della *City*, allorché tornò al potere, abrogò le misure prese dai laburisti, ripristinando la situazione precedente. Malgrado questo, l'esperimento laburista fu, dalla maggior parte dei giornali di informazione e dei tecnici, considerato positivo, in quanto avrebbe finalmente permesso (e in parte permise) di impostare anche la politica degli investimenti in modo più razionale, e di impostare la politica della eliminazione dei cosiddetti rami secchi nel quadro delle esigenze locali, contemperandole con tutta l'azione che lo Stato andava svolgendo per la costruzione di apposite strade laterali, con la eliminazione della concorrenza fra i vari mezzi di trasporto, e via dicendo.

Evidentemente noi non chiediamo all'attuale Governo di procedere alla nazionalizzazione dei trasporti: conosciamo troppo bene la politica di questo Governo. Però la tesi della nazionalizzazione dei trasporti privati, per abbinarli ai trasporti ferroviari di Stato è la sola che, a lungo andare, si imporrà, perché da noi, come in altri paesi, esiste un grande confusione di interessi, di piani, il che determina uno sperpero enorme, e soprattutto determina una situazione di concorrenza sfavorevole all'azienda ferroviaria. Infatti noi sappiamo che i trasportatori godono di particolari privilegi: il personale che da loro dipende non ha garanzie previdenziali ed assistenziali, non ha neppure contratti normativi. Quindi i privati trasportatori si trovano nelle migliori condizioni per esercitare la concorrenza all'azienda ferroviaria.

Malgrado ciò, noi sappiamo che anche questo settore sta attraversando una crisi. E ciò nonostante l'accennato sfruttamento del sottocosto che, per quanto riguarda gli oneri sociali, è nel rapporto di 1 a 10 nei confronti delle ferrovie dello Stato. Il che vuol dire essenzialmente che anche sul piano più semplice del coordinamento fra le varie branche, onde evitare una concorrenza detteriore, c'è carenza completa.

Con questo non si può dire che abbiamo risolto il problema, parlando di coordinamento, sarebbe troppo facile, la realtà è più complessa e impone un abbinamento, un abbinamento concreto dei due ordini di problemi, di quelli di carattere economico, e degli altri di carattere strutturale e finanziario per quanto riguarda gli investimenti.

Ora, se si guarda alla propaganda che viene fatta per la diffusione degli autoveicoli come mezzo di trasporto nei confronti delle ferrovie, noi constatiamo che il rapporto è di 100 a 1. L'azienda di Stato non può fare certamente concorrenza alle case costruttrici di autoveicoli attraverso la pubblicità, non è suo compito, del resto. Frequentemente, la Fiat, la Pirelli lanciano sul mercato pubblicitario riviste bellissime, stampate su carta patinata, ricche di illustrazioni, di informazioni, di diagrammi e di tutte le informazioni atte a far preferire come mezzo di trasporto l'autoveicolo alla ferrovia anche se su qualche linea questa ultima presenta servizi moderni e abbastanza rapidi. Ma è evidente, che oggi i viaggiatori oltre all'eleganza, al *comfort* ed alla rapidità, che solo qualche linea ferroviaria può assicurare, richiedono altre cose che l'azienda di Stato non può certamente offrire loro. Ma è forse vero che la rotaia è condannata a morire in partenza? Affatto! È chiaro che si sarebbe dovuto condurre una energica politica di investimenti tesa all'ammodernamento delle ferrovie come oggi è richiesto dai trasporti moderni, per mettere gli utenti in grado di fare una scelta. È ancora da provare che se si fosse attuata questa politica di massicci investimenti, se si fosse ancora più sviluppata la politica di elettrificazione, le ferrovie non avrebbero potuto reggere alla concorrenza del trasporto su strada. È chiaro che questo obiettivo concorrenziale non poteva essere raggiunto quando sono ancora in servizio carrozze come quelle adibite su alcune linee secondarie, su alcune linee trasversali in esercizio nel mezzogiorno d'Italia e nelle isole.

In questa situazione, qualsiasi autotrasportatore che immetta nell'esercizio delle

linee tenute in concessione vetture modernissime può benissimo sostituirsi al trasporto per ferrovia, senza aggiungere che, spesso, alcuni autotrasportatori possono attuare una politica che lede, attraverso le tariffe, anche gravemente, gli interessi economici delle ferrovie dello Stato. Ad esempio, le ferrovie dello Stato trasportano verso il sud le damigiane d'olio vuote (si tratta di migliaia di damigiane), mentre le stesse damigiane piene risalgono la penisola trasportate dagli autoveicoli. Questo sta a dimostrare quanto sia necessario pianificare questo servizio al fine di rendere più rispondente alle esigenze moderne l'intera rete ferroviaria del paese.

A me pare che l'azienda di Stato non sia sufficientemente conosciuta dal pubblico malgrado che l'entità del suo patrimonio valutato in migliaia di miliardi la rivelino come la più importante azienda di Stato. Basti pensare che sono alle sue dipendenze circa 200 mila lavoratori, compresi gli assuntori e i subappaltatori che sono virtualmente anche loro dei ferrovieri, anche se degradati ad un rango inferiore, anche se costretti a fare un lavoro da negri, senza essere salvaguardati e garantiti da norme giuridiche, sociali e previdenziali.

Dicevo che questa azienda ha circa 200 mila persone al suo servizio, ha un'entrata di circa 300 miliardi all'anno, rende notevoli servizi nei collegamenti internazionali, trasporta milioni di viaggiatori e milioni di tonnellate di merce. Da ciò risulta il grande valore di questa azienda. Quindi l'opinione pubblica deve essere informata di quanto si intende fare nella gestione di un bene collettivo qual'è l'azienda ferroviaria. La quale fin dalla liberazione si è trovata in grosse difficoltà.

L'onorevole Angelini ha avuto buon gioco al Senato, e lo ha riaffermato anche nella sua interessata intervista all'agenzia *Italia*, dicendo che situazioni analoghe vi sono anche in altri paesi. Non possiamo essere di parere contrario, in quanto un raffronto anche rapido tra la situazione delle ferrovie italiane e quelle delle ferrovie degli altri stati dimostra che il disavanzo dell'azienda italiana è inferiore di quello di molte consorelle. Vi è stata una politica coraggiosa che è stata spinta al punto di raggiungere quel successo, che è successo personale del ministro oltrechè della politica da noi comunisti sempre preconizzata a favore dell'azienda di Stato, relativo al riconoscimento da parte del Tesoro di quello che in sede internazionale era stato riconosciuto nella conferenza dei ministri dei trasporti. Vi

è stato quindi qualcuno che ha ascoltato, anche se per adesso solo parzialmente, l'insistente voce che chiedeva che lo Stato assumesse gli oneri extraziendali. Mi pare che sia giusto impostare la questione del risanamento dell'azienda di Stato sul rimborso degli oneri che non debbono gravare sull'esercizio. Qualunque sia la definizione che si voglia dare della azienda dello Stato, è chiaro che vi sono degli oneri che pesano sulla parte patrimoniale e che quindi sul bilancio di gestione non debbono gravare. Sarà opportuno in sede di riforma definire anche questo problema in maniera che l'azienda di Stato sia in grado di trattare con facilità con i diversi ministeri e farsi riconoscere quanto le è dovuto per i servizi che rende alla collettività.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Il Senato ha approvato un disegno di legge in proposito, che è davanti alla Camera.

CERRETI. Gli investimenti fanno parte del patrimonio. O il patrimonio è dell'azienda di Stato, e allora non vi è soltanto bilancio di gestione, ma un bilancio in cui i beni patrimoniali contano per quel che contano, e allora sarebbe facile da parte del ministro dei trasporti trovare i miliardi che occorrono per l'ammmodernamento e per un maggiore sviluppo della elettrificazione, cioè per avere maggiori possibilità sul mercato finanziario e quindi manovrare con sicurezza per ottenere quei forti prestiti tanto necessari. Ovvero l'azienda si limita a gestire le ferrovie ed allora dal suo bilancio vanno detratte tutte le somme che si riferiscono a mutui ed a prestiti esteri. I tecnici avevano preparato un piano quinquennale di 700 miliardi, piano senza dubbio organico, contenente in se gli elementi di uno sviluppo poderoso delle ferrovie dello Stato, dell'azienda statale, capace di risolvere in avvenire i problemi essenziali che stanno davanti all'organizzazione dei trasporti su rotaia.

Tale piano, come si sa, è stato ridotto, probabilmente perché non si pensava di poter ottenere tale stanziamento, e gli investimenti portati a 250 miliardi. Per zoppicante che sia, questo nuovo piano redatto dai tecnici è sempre egregio e potrebbe portare ad un notevole sviluppo della rete attuale. Il suo torto fondamentale, però, è quello di essere longitudinale e trasversale, senza riguardo alle ramificazioni esistenti nei vari centri e nelle varie regioni e di risolvere, quindi, solo parzialmente il problema dell'ammmodernamento delle ferrovie dello Stato.

Non vi è cosa peggiore, dopo di aver percorso per esempio la linea Milano-Napoli,

che prendere una delle tante linee trasversali, direi meglio oblique, esistenti per accorgersi subito della differenza tra i carri ferroviari in servizio sulla predetta linea e quelli delle altre linee: si ha l'impressione di uscire da un salotto e di entrare in una catapecchia, una delle tante catapecchie esistenti qui a Roma sul greto del Tevere.

Il piano dei 250 miliardi, riprendendo l'argomento, attende i necessari finanziamenti. Si è parlato di diverse fonti di finanziamento, ma fino al momento non si ha chiarezza di quelle reali, né se ci sarà un finanziamento. E quindi ancora una volta i nostri tecnici tanto egregi, che nulla hanno da invidiare ai tecnici di qualsiasi paese del mondo, rimarranno con un ponderoso lavoro senza la soddisfazione di vedere attuati quei necessari ammodernamenti di cui tutti avvertono il bisogno.

Se si volesse tornare a creare l'azienda anche con i beni patrimoniali, questo problema, oggi tanto fondamentale, da più anni sul tappeto, diverrebbe molto secondario, perché l'azienda potrebbe fornire le garanzie per qualsiasi prestito. Non si può in tutta coscienza affermare che il Governo, indipendentemente dall'azione personale e dagli sforzi dei singoli titolari del dicastero dei trasporti, abbia visto il potenziamento dell'azienda di Stato attraverso i necessari investimenti negli anni trascorsi. Si è terminata e compiuta la ricostruzione, con tutti quei difetti insiti in una ricostruzione rapida e affrettata che non prendeva di fronte i temi dell'ammmodernamento, e ci si è fermati a questo punto. Adesso non vi è dubbio che siamo molto in ritardo — salvo alcune linee principali, nelle quali tuttavia non siamo alla perfezione — per poter portare tutti gli accorgimenti tecnici oggi conosciuti alla rete ferroviaria italiana.

Le vetture: ci mancava pure la riforma delle classi per dare la sensazione del cattivo stato delle vetture in servizio. Non so quante lagnanze abbia ricevuto l'onorevole ministro e mi auguro che siano state molte, da parte di gente che almeno nella terza classe era abituata a sedere su panchette qualche volta imbottite con un po' di pelle e che oggi paga molto di più per stare in una seconda classe le cui condizioni pietose tutti oggi conoscono. Anche la questione, dunque, della semplificazione delle classi, legata a convenzioni internazionali, mi pare abbia soprattutto messo in luce, oltre ad una via subdola per aumentare il biglietto a chi meno può spendere, l'irrazionalità delle nostre

vetture, l'esigenza di fare più in fretta per mettere a disposizione del pubblico vetture moderne, vetture che diano garanzia di sicurezza e che offrano il *comfort* necessario, vetture in cui il riscaldamento sia efficiente, (capita anche sulle migliori linee di trovare vetture che rimangono ostinatamente fredde, forse per la loro vetustà di costruzione). Noi sappiamo del resto quanto si sia indietro da noi nella costruzione non solo dei carri ferroviari ma anche delle locomotive. Il ministro ci dirà a che punto siamo sui locomotori *Diesel*, che porterebbero un incremento notevole di velocità ed un risparmio considerevole di spesa rispetto alle locomotive a vapore. Delle quali poi si vedono ancora sferragliare su molte nostre linee dei tipi che meglio figurerebbero in un museo: così sulla Roma-Viterbo, sulla Civitavecchia-Orte (ne hanno parlato anche i giornali, mettendo in luce — consoliamoci — il lato pittoresco della cosa). Ma il carattere antiquato di certe nostre linee si rivela ancora sotto altri aspetti: nel brindisino in certe fermate dove la stazione è stata soppressa il capotreno deve scendere ad esercitare le mansioni del capostazione; sulla Roma-Viterbo si parla di un incaricato che deve fare una ventina di minuti in bicicletta per andare a manovrare uno scambio.

SPALLONE. Pescara-Roma: 200 chilometri, 6 ore e 20!

CERRETI. Non v'è da stupirsi che vi sia stato recentemente un regista il quale per girare scene ferroviarie ottocentesche è andato proprio sulla Civitavecchia-Orte. Ora questo stato di arretratezza di quell'essenziale tramite della civiltà moderna che sono le ferrovie è semplicemente inammissibile in un paese progredito e dove il movimento turistico sia come nel nostro particolarmente intenso. Tollerando un simile stato di cose sembra quasi si voglia dare la dimostrazione che è giusto quello che dicono i detrattori delle ferrovie, che essendo esse un mezzo sorpassato devono essere sostituite con servizi automobilistici, magari con quei pullman mastodontici che vengono dalla Svezia rilucenti di cristalli e di cromature, e dar ragione alla Fiat e alla Pirelli che chiedono siano eliminati 7 mila chilometri sui 17 mila complessivi della rete ferroviaria nazionale. Come se le nostre attuali strade fossero adeguate a ricevere un aumento di traffico così formidabile.

È vero che abbiamo avuto la grande fortuna di vedere per lungo tempo a capo del dicastero dei lavori pubblici il nostro collega

Romita, il quale si è preoccupato delle autostrade facendo di esse un mito: avremo quindi l'autostrada del sole e quella della neve, autostrade che attraverseranno tutta l'Italia. E allora le ferrovie dello Stato potranno nel loro insieme esser confinate in un museo, perché quelle autostrade permetteranno di accogliere altre decine di migliaia di torpedoni. Storie, sciocchezze. Non con la poesia si risolvono i problemi nazionali.

Il problema, per poter sopprimere i cosiddetti rami secchi, non è solo quello di costruire strade adeguate; si tratta piuttosto di vedere in quali condizioni verranno a trovarsi quelle popolazioni, se potranno ancora godere di quei servizi a carattere sociale di cui ora godono e per ottenere i quali hanno dovuto talvolta condurre delle lunghissime battaglie. Perché oggi vi sono ancora in Italia paesi che non sono collegati con gli altri centri né per autovettura né per ferrovia, e che pure hanno anch'essi il diritto di sviluppare la loro economia. E vi sono dei mezzi su strada troppo costosi per la povera gente che è, da noi in Italia, la grande maggioranza.

Ora, poi, si parla di mercato comune. Ella mi insegna, onorevole ministro, che cosa significherà per il nostro paese l'organizzazione in comune di queste economie, specialmente nel campo dei trasporti. Io credo che il problema non sia così semplice e di così facile soluzione come abbiamo sentito dire qui, e come successivamente è stato ripetuto al Senato. Non vi è dubbio che i trasporti saranno chiamati a subire lo sforzo maggiore, e che avranno il compito principale, perché dovranno provvedere al collegamento dei sei paesi, per cui si dovrà fare tutto il possibile onde rendere più rapidi i traffici. E mi chiedo che cosa faremo se non ammodernemo e svilupperemo la nostra rete ferroviaria, eliminando tutto quanto può servire di ostacolo alla realizzazione di circuiti rapidi: perché per la Roma-Viterbo, ad esempio, tutto il problema consiste nella mancanza del doppio binario, che impedisce una maggiore rapidità.

Si pensa forse che per l'Italia potranno essere gli autotreni ad effettuare questi scambi? Qualcuno lo spera, ma ritengo che non sarà così, in quanto il problema va considerato in relazione con la politica che altri paesi seguono. Se la Svizzera, se la Francia mirano al rafforzamento della rete ferroviaria — non parliamo poi del Belgio in cui il servizio ferroviario è così bene organizzato, così rapido, così completo assicurando il collegamento di tutte le più piccole località,

che possiamo considerarlo un vero gioiello — mi chiedo come potremo contrapporre a questa ferrovie così bene organizzate una rete ferroviaria che attende ancora gli investimenti necessari per il suo ammodernamento e sviluppo.

Sarebbe ora di far cessare le velleità, e, più che le velleità, gli interventi massicci dei monopoli che hanno tutto l'interesse a veder sviluppata la strada. Ma per noi il problema non è questo: il problema è quello della gestione. Tutte le volte che, attraverso uno studio attento, si sarà dimostrata la necessità di eliminare una via ferroviaria per sostituirla con un'autostrada, noi saremo pienamente d'accordo: ma quella rete resti gestita dall'azienda di Stato e non diventi anche essa una fonte di disturbo, di disorganizzazione e di speculazione, e non porti all'aumento dell'esercito degli auto-transportatori, i quali stanno malissimo, senza contare che debbono affrontare grossi rischi. Citerò un esempio: per il trasporto del metano da Ferrara a Roma agli autisti, che debbono star chiusi nella macchina per circa 20 ore, si danno 45-60 mila lire al mese, senza assicurazione, senza previdenza, senza nulla e con l'onere del mangiare a loro spese ogni volta che fanno la tappa. Voi comprendete come in queste condizioni sia facile fare la concorrenza alle ferrovie dello Stato, ma come sia questa una degradazione, dal punto di vista sociale, verso delle forme che non sono tollerabili nel nostro paese che ha la Costituzione che ha, e come ciò comporti altresì la minaccia di un aumento pauroso di incidenti stradali e crei quindi un pericolo per tutti coloro che usano la strada, anche solo per chi le attraversa.

Ritengo dunque che sul piano dell'esigenza della rivalorizzazione dell'azienda dello Stato, il problema del disavanzo vada visto in questo sviluppo di un ammodernamento razionale che porti all'intensificazione dei servizi e non a sé stante, anche se, come ha detto l'onorevole ministro Angelini nella sua intervista di sabato, tutti quegli oneri verranno assunti da chi di dovere, da chi deve sopportarli.

Lo stesso ministro Angelini aggiunge che bisogna vedere tutto ciò nel quadro di uno sviluppo economico del nostro paese, del miglioramento delle aree depresse, per portare gradualmente all'assorbimento da parte del tesoro di tutti gli oneri che pesano oggi invece sulle ferrovie.

In altri termini tale politica di risanamento si farà per gradi; ma io dico che essa

potrà essere molto più rapida se vista in un piano più ampio di investimenti, se si svilupperà l'attrezzatura e miglioreranno le possibilità di aumento della velocità chilometrica, se si utilizzerà di più il materiale, se si farà cioè girare di più questo materiale sulle nostre strade ferrate. Il trasporto allora viene quantitativamente a diminuire nella sua entità e ci si può permettere di ridurre le spese e i costi.

Ad un certo momento la proporzione non è più aritmetica, ma geometrica. Se quelle condizioni prefissate risultano soddisfatte, il risparmio, l'economia, diventano una cosa seria e se ne avverte l'incidenza di anno in anno in un modo non più ausiliario, ma fondamentale. Oggi invece quando il ministro Angelini parla di economie, egli ci lascia scettici, perché noi temiamo che queste economie andranno ancora una volta a danno dell'uomo, cioè del ferroviere: a meno che, ripeto, queste economie non siano il risultato di un ammodernamento, di uno sviluppo tecnico.

So che il ministro Angelini ha cercato di colmare il fossato che si era aperto tra i lavoratori dell'azienda dello Stato e l'azienda stessa; so anche però che se non vi è parallelamente e come condizione inalienabile un incremento dell'azienda delle ferrovie dello Stato e quindi di tutta quanta la rete ferroviaria, si perverrà forzatamente ad un altro punto cruciale, per cui il problema si presenterà di nuovo, cioè ci troveremo ancora una volta di fronte a nuovi oneri, e si dirà che questi nuovi oneri non sono sopportabili e che le spese dovrà ancora una volta sostenerle il ferroviere, il frenatore della favola sociale.

La sostiene il ferroviere anche quando, del resto, si fa eccessivo uso dei subappalti e delle assuntorie, perché nessuno può negare che quei dipendenti siano ferrovieri: sono ferrovieri di seconda zona, che hanno un passaporto giallo anziché verdamastro o color ramarro. Ma si è deciso lo sviluppo delle assuntorie perché fanno economizzare, perché permettono di eliminare delle spese generali, ecc. Però questo non significa venire incontro all'ambiente ferroviario e potenziare le possibilità sociali di questa benemerita categoria ma significa creare fonti di divisione, di disuguaglianza e di stati d'animo pericolosi.

Chi ha contatto con alcuni gruppi legati alle assuntorie, a questi pretesi « appaltatori », si rende conto della esasperazione e dello stato in cui si trovano quei lavoratori (talvolta marito e moglie, che stanno a vicenda

in servizio, giorno e notte facendo turni) e che son trattati senza sufficienti garanzie pur svolgendo un lavoro da ferrovieri.

A titolo di curiosità, per valutare le sue economie, vorrei che l'onorevole ministro, anche per curiosità personale, andasse a constatare i risultati ottenuti — per esempio — con l'abolizione dei controllori nelle stazioni. La stazione ferroviaria ha un suo carattere quando è completa, quando si sa che si entra da quella determinata porta, si presenta il biglietto, si esce da quell'altra porta. Invece, ora sembra di entrare in un mercato! Anche la serietà dell'organizzazione ferroviaria mi pare che ne abbia scapitato. Sarà una mia opinione personale, ma la stazione ferroviaria non ha più il tono di prima. La sparizione di questi ferrovieri controllori, se non ha aumentato il nostro senso di libertà e di democrazia, dà la sensazione di un lasciar fare, di un lasciar correre che ha degli aspetti curiosi e qualche volta paradossali.

Non so se le ferrovie dello Stato abbiano o no diminuito le loro entrate per questo, ma vedo che all'estero (per esempio in Francia) vi è sempre la solita organizzazione.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. In Svizzera non vi sono più i controllori, né all'uscita né all'entrata. Abbiamo tolto un servizio inutile e la ferrovia è rimasta tranquilla come prima. Ella sa la conversazione che si faceva prima tra quello che buca il biglietto e quello che usciva: « Vado a prendere il caffè », ecc. Insomma, le stazioni sono tranquillissime come prima, il popolo italiano ha dimostrato di possedere sufficiente disciplina e buon senso, e il personale può essere così adibito a servizi assai più utili.

CERRETI. Ma ella, onorevole ministro, che ogni tanto riesce a dare espressioni poetiche alla politica del suo dicastero, mi pare che avrebbe dovuto tenere a qualche scambio di motti poetici tra il pubblico e il personale al suo servizio...

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. La poesia è purtroppo un lusso che non possiamo permetterci.

CERRETI... e non liquidare dei servizi che possono essere importanti, se meccanizzati e aiutati con dispositivi tecnici. Io posso essere nei suoi confronti un poeta estemporaneo del controllo dei biglietti...

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. No, ha detto cose apprezzabili ed è stato preciso.

CERRETI... però, onorevole ministro, io dico che vi è tutta una tendenza a liberarsi dei ferrovieri (mi fa piacere che ella accenni di no) e non si intravede invece il modo di co-

prire i vuoti conseguenti al collocamento a riposo con nuovi concorsi. Invece si sottopone il personale a molte ore di straordinario e quindi in molti compartimenti il personale non gode del congedo o lo gode parzialmente. Questa è una pratica di supersfruttamento, è una intensificazione dello sforzo umano. Non considererei cosa strana che le ferrovie italiane giungessero a 200 mila unità, oltre gli assuntori, oltre i dipendenti dei subappalti. Credo che questo corrisponda ad una particolare organizzazione delle ferrovie. Se si fosse puntato verso lo sviluppo della rete, verso l'incremento delle attività ferroviarie, non vi è dubbio che i servizi avrebbero trovato il loro adeguamento. È chiaro che quando si accetta la teoria delle economie ad ogni costo, l'economia si fa su tutto, anche sul modo di applicare le nuove norme a favore dei ferrovieri.

Torno da Firenze e mi è stato detto alla stazione che nelle qualifiche che si sono specificate fino allo « eccellentissimo » si sono create delle sperequazioni che hanno creato il malcontento dove non vi era. Fra tutto il personale della stazione di Firenze si sarebbero avuti solo tre « eccellentissimi ». Il giudizio, quindi, è molto esagerato ed è certo che quei tre « eccellentissimi » sono stati dati a persone raccomandatissime. Tranne che si sia dato l'ordine di assegnare la qualifica di « eccellentissimo » ad un numero prefissato a seconda della stazione ferroviaria.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Ella è informato male, perché non esiste la qualifica di « eccellentissimo », ma quella di « ottimo ».

CERRETI. Vuol dire che questa è stata una trovata fiorentina. Voglio dire però che questo mi pare collegato a quella politica che consiste nel fare economia ad ogni costo, cioè si fa economia anche sul riconoscimento obiettivo del valore del ferroviere, a qualunque servizio sia adibito. Ma queste economie possono avere gravi ripercussioni (non dico che questa sia la sua volontà, onorevole ministro) allorché si tratta di personale viaggiante. Sottoporre il personale di macchina a lunghi orari sui locomotori, o altro personale al servizio degli scambi, fa correre quei pericoli che tutti conosciamo. Quindi, bisogna stare attenti sulla usura della macchina umana. Nelle possibilità umane c'è un limite, i Kutz che fanno strabiliare la folla dello stadio di Roma per la loro *performance* sono purtroppo rare eccezioni.

Tornando ad un discorso già fatto prima, vorrei che il ministro potesse portare a nostra conoscenza i termini della questione che si riferisce ai rami secchi, concretamente consi-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 OTTOBRE 1957

derata. Gradiremmo che si precisasse quali siano i rami che sono stati tagliati, quelli che si vogliono tagliare e per quelli tagliati quale sia il costo del servizio direi quasi gratuito che è stato fatto alle ditte alle quali il ramo è stato consegnato, con l'aggiunta di sovvenzioni che comportano dei dividendi.

Dovrebbe altresì il ministro impegnarsi a far cessare il favoritismo nei confronti della strada per quanto concerne il limite e il sovraccarico di circolazione, elementi tutti che permettono al trasportatore di organizzare le proprie cose nei confronti della concorrenza da fare alle ferrovie dello Stato nel modo che ritenga più opportuno.

Gradirei in particolare, che il ministro desse una precisa risposta per quanto riguarda la possibilità di sviluppare la potenza di produzione di elettricità di Larderello (dove, come si sa, le ferrovie dello Stato sono interessate) nonché la veridicità delle voci che circolano secondo le quali questa azienda, per aiutare le ferrovie dello Stato a migliorare il proprio bilancio e quindi a competere con la concorrenza, si prepara a chiedere un aumento di tariffa, nel caso che non l'abbia già ottenuta. Parlo di voci: se l'onorevole ministro le smentisce mi atterro a questa smentita senza ulteriori osservazioni.

Da qualche parte si dice anche che l'azienda di Stato si assumerebbe in un certo senso le riparazioni della compagnia internazionale dei vagoni-letto. Anche su questo gradirei un preciso ragguaglio perché è bene, come si dice da noi in Toscana, tagliare la testa al toro quando è tempo.

Ritorno al problema a cui ho accennato prima che dovrebbe stare alla base di una vera politica per eliminare la impressione secondo cui, obiettivamente, i padroni della strada sarebbero favoriti. Ella ha risposto al senatore Porcellini che gli uni l'accusano di favorire i trasporti, gli altri di fare il contrario, mettendola nella condizione di poter dire di sentirsi a posto con la politica da lei perseguita. Signor ministro, non ritengo che questa posizione possa darle la tranquillità della coscienza. La dimostrazione di una politica la si fa con gli orientamenti concreti. Ora bisogna qui dire con assoluta franchezza che gli orientamenti da lei espressi si possono definire come la testarda e lodevole intenzione di portare i termini finanziari del bilancio al pareggio. Questa è la cosa che si vede. Io le ho dato atto per l'azione da lei svolta presso il tesoro, però debbo dire con altrettanta franchezza che questa politica ha da una parte il suo lato debole nelle economie che

si vogliono ad ogni costo realizzare e che talvolta possono essere eccessive e possono far gravare il peso di questo miglioramento soltanto sul lavoratore, sul ferroviere e sugli utenti e dall'altra che non si esprime in una politica di sostanza in quanto non si vede il valore che si intende dare alla azienda di Stato anche con l'assorbimento dei servizi ausiliari che invece vengono appaltati.

A parte ciò, la questione di fondo è quella dell'azione che ella, signor ministro, deve compiere nel Governo per ottenere la applicazione del piano quinquennale, almeno nella parte che si riferisce ai 250 miliardi. Se il Parlamento non avrà garanzie chiare su questo punto, è evidente che il piano quinquennale subirà una ulteriore restrizione e alla fine non rimarrà più alcun elemento sostanziale.

E passo ad alcune questioni particolari. Ella, signor ministro, proprio in questi giorni ha commesso una grave ingiustizia nei confronti di una cooperativa di cui io e parecchi altri colleghi le avevamo parlato. Ella ci aveva promesso che la cooperativa sarebbe stata preferita nel caso di accettazione della cifra massima presentata da altri e, in secondo luogo, che comunque, nella gara, sarebbero stati previsti dei minimi e dei massimi. Ella ha tenuto fede alla prima promessa, ma non alla seconda.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Le spiegherò tutto molto chiaramente, onorevole Cerreti.

CERRETI. Ma che politica fa ella, come ministro dei trasporti, se non tiene conto della impossibilità per una azienda di andare oltre certi limiti? Ella sa che la cooperativa a cui alludo è quella del *buffet* della stazione di Bologna. Alla gara si erano presentati 7 concorrenti e la cooperativa era risultata vincente. Essa pertanto doveva avere la assegnazione dell'appalto. Invece ci si riservò di chiamare altri due concorrenti e precisamente un'altra cooperativa che non superò il limite e l'« Onarmo » che, invece, offrì un 12 per cento in più arrivando al limite pauroso ed impossibile del 29 per cento.

Ora, signor ministro, mi risulta che ella abbia espresso un giudizio piuttosto strano. Se un privato — ella avrebbe detto — può pagare in una gestione il 21 per cento, come avviene a Roma, a Pisa ed a Firenze, perché una cooperativa che non ha fini di lucro non deve poter pagare il 28 o il 29 per cento? Signor ministro, questo è un gioco, perché ella non ha il diritto di pretendere che una cooperativa fallisca.

Ma ella non è neanche in regola con le norme dell'articolo 45 della Costituzione, il quale dice che la cooperazione deve essere incrementata e stimolata per permetterle di svolgere delle attività mutualistiche. Se la cooperativa non ha residui attivi, con che cosa fa l'attività sociale? Significherebbe, in questo caso, voler distruggere in Italia ogni tipo di cooperazione a fini mutualistici.

È meglio fare come fa il ministro Togni, il quale dice apertamente a quali cooperative non deve essere dato l'appalto. Egli è un uomo spregiudicato che sbriga le cose con molta rapidità, senza riguardi per gli interessati; ma le cose le fa apertamente. Invece, in questo caso, si fanno le cose sottobanco e si ledono gli interessi di questa cooperativa di Bologna non meno che con la aperta discriminazione.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Non è stato fatto niente sottobanco. Ho adempiuto una deliberazione presa dal Consiglio di amministrazione e approvata dai rappresentanti del personale. Vi è stata un'altra cooperativa, di eguale attrezzatura e capacità, che ha offerto il 29 per cento; ma il Consiglio di amministrazione ha preferito l'altra.

CERRETI. In fatto di cooperative, ella sa che io non sono un novellino.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Non lo sono nemmeno io.

CERRETI. Ella dice delle inesattezze, e lo dimostrerò.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Lo dice lei! Una cooperativa di Bologna, che ella ha menzionato e che si chiama « Onarmo », con 180 dipendenti e un'adeguata attrezzatura, ha offerto il 29 per cento garantendo il miglior servizio...

CERRETI. Esiste una circolare del maggio 1957 in cui è precisato che occorre avere determinate attrezzature e offrire determinate garanzie. La cooperativa di cui ella fa menzione non è in queste condizioni tanto è vero che il suo statuto sociale non prevede l'esercizio di locali pubblici quali bar, ristoranti, ecc.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Le dirò in sede di replica quello che ho fatto, con tutte le denunce che ci sono state, per ammettere nuovamente la « Camst ». Ho fatto le mie indagini, mi sono convinto che non vi era niente di sostanziale di fronte a tutto quel che si diceva, e ho fatto ammettere anche quella cooperativa.

CERRETI. Ma ella conosce il giudizio della magistratura...

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Qui siamo in sede amministrativa. Vi possono essere dei fatti che non costituiscono reato e, tuttavia, possono far mettere in dubbio la possibilità di continuare i rapporti. Comunque, si tranquillizzi: le porterò i documenti.*

CERRETI. Comunque, ritengo che la cooperativa di cui ella parla non abbia le attrezzature richieste e non possa, pertanto, fornire alcuna garanzia. A questo proposito vorrei far notare un'altra cosa: nella relazione del consiglio di amministrazione dell'altra cooperativa chiamata a partecipare alla gara si parla di un capitale sociale di 28 mila lire e di un fondo di riserva di 3.084 lire. Il presidente dichiara testualmente: « Le ragioni di questo bilancio modesto, che voi conoscete, sono da ricercarsi nell'inattività della nostra cooperativa, inattività che speriamo presto possa interrompersi ». Di conseguenza si sapeva già dell'invito per questo appalto.

In tutto l'ambiente ferroviario era noto che nel fissare i limiti degli appalti per la gestione dei bar delle stazioni ci si teneva al di sopra delle reali possibilità; e si sapeva che era già sorto il problema della gestione milanese, a proposito della quale si profilava la necessità di rivedere la quota, giudicata eccessivamente alta e che comunque, rispetto a quella imposta alla « Camst » era inferiore, credo, di circa l'8 per cento.

A me interessa la questione di principio, non la sorte di questa o di quella cooperativa. Vi sono principi in materia di mutualità che il Governo per primo ha il dovere di rispettare. E ciò anche nel caso in cui si tratti di una cooperativa che non ha alcun rapporto con la mia organizzazione. Si tratta di sapere come queste organizzazioni devono comportarsi nei confronti dello Stato appaltatore quando vengono indette queste gare e quando si richiedono loro determinati servizi.

L'importante, signor ministro, è che le questioni siano poste nei termini esatti. Ella poteva e può avere tutte le ragioni per respingere una richiesta di partecipazione ad una gara di appalto; posta la questione in questi termini, lealmente, apertamente, esprime un punto di vista accettabile anche se gli interessati hanno il diritto ed il dovere di difendersi, di presentare le loro istanze. Ma quando le cose vengono presentate sotto un profilo e poi ne assumono un altro, diverso da quello che era lecito presumere, non si può certamente parlare di correttezza e del mantenimento degli impegni presi con noi parlamentari

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 OTTOBRE 1957

Mi permetto, infine, di chiedere alcune precisazioni su una questione della quale il sottosegretario onorevole Mannironi è certamente al corrente e sulla quale avrei presentato una interrogazione se non avessi saputo di dover intervenire su questo bilancio e di potere, pertanto, prospettare in questa sede il problema.

Alcuni anni fa le organizzazioni sindacali e cooperativistiche hanno chiesto all'amministrazione ferroviaria che fossero concesse delle anticipazioni al personale allo scopo di poter compiere acquisti presso le cooperative di merce migliore e a prezzo più basso di quello praticato dai privati, e ciò per cercare di combattere in modo più efficace il carovita. Non voglio citare casi come quelli della Provvida, per non portare in questo dibattito elementi che possono avere il carattere del pettegozzo, ma non posso non dichiarare che queste anticipazioni sono state fatte in modo unilaterale, mentre invece sarebbe dovere di ogni amministrazione seria quello di tenere un comportamento uniforme quando si tratta di organizzazioni comprendenti una massa imponente di ferrovieri. A questo proposito desidero soltanto avere una precisazione onde conoscere quale è stata la posizione del ministro dei trasporti nel caso citato.

E un accenno per brevità agli sfratti dalle sedi di proprietà delle ferrovie di cooperative create o gestite dai ferrovieri che operano nell'interesse del personale della azienda.

Il Ministero dei trasporti dovrebbe essere soprattutto il Ministero che favorisce le aziende a carattere collettivo, per quanto riguarda gli appalti, i sub-appalti, perciò dovrebbe tenere verso le cooperative un atteggiamento diverso da quello fin qui avuto al fine di impedire che vi possano essere delle ingiustizie e dei soprusi. Perché, nel caso che la corda venga troppo tirata, chi paga è il lavoratore o l'utente, cioè coloro che stanno al fondo della gerarchia sociale.

Il ministro e i suoi collaboratori devono considerare nella sua importanza il movimento cooperativistico di consumo al quale fu fatto ampiamente ricorso soprattutto in un periodo doloroso per tutti i ferrovieri italiani, i quali avevano le paghe più basse di tutti gli operai, quando l'approvvigionamento dei beni di consumo era estremamente difficoltoso. Ebbene, in quel momento si fece appello, giustamente, a queste istituzioni che furono chiamate da altri ministri « benemerite »; si utilizzarono i loro servizi

ed in parte fu attenuato il disagio in cui si trovavano i lavoratori delle ferrovie. Fortunatamente le cose sono cambiate; vi è stato uno sviluppo nelle attrezzature, una normalizzazione anche nel campo dei rifornimenti e della distribuzione; però la politica seguita nei riguardi di questi organismi non dovrebbe cambiare: dovrebbe essere sempre una politica di comprensione, una politica che tenga fede ai principi dello Stato democratico onde favorire e facilitare il tipo di cooperazione che ha basi mutualistiche.

Mi scusi, onorevole ministro, per il modo vivace con il quale in alcuni momenti ho parlato.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. La polemica si fa nel rispetto reciproco.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
MACRELLI

CERRETI. Ella tenga conto delle osservazioni di fondo che ho inteso fare, nella ricerca di una politica che sia di rafforzamento della azienda ferroviaria e insieme di sistemazione organica di tutto il problema dei trasporti senza vantaggi particolari per il settore privato e soprattutto per i monopoli. (*Applausi a sinistra*).

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

« La Camera,

ritenuto che indagini serie e meticolose sono state portate a compimento per lo studio dei fondali dello stretto di Messina al fine di poter realizzare un collegamento diretto tra la costa sicula e quella calabra;

considerato ancora che il traffico stradale da e per la Sicilia ha assunto proporzioni tali che impongono la necessità di una autonomia di traghettamento;

ritenuto che motivi di equità impongono di applicare ai trasbordi di autovetture sullo stretto di Messina, le tariffe per chilometro, applicate al trasbordo di autoveicoli sui laghi,

invita il Governo

a nominare una commissione con il compito di esaminare i risultati di tali studi e di indicare, sulla scorta di essi, quale soluzione è tecnicamente realizzabile, per il collegamento diretto tra la Sicilia e la Calabria, dando mandato di ultimare tale esame entro l'anno 1958; e frattanto lo impegna:

a) ad approntare adeguate attrezzature per svincolare il traffico viario dal traffico fer-

roviario, nel trasbordo da Villa San Giovanni a Messina e viceversa;

b) ad applicare, con esecuzione immediata, al traghettamento degli autoveicoli sullo stretto di Messina, le tariffe per chilometro, applicate al trasbordo lacuale ».

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

DANTE. Onorevoli colleghi, spero di sottrarmi alla tentazione di rispondere in tono polemico alle osservazioni fatte dall'onorevole Concas prima e dall'onorevole Cerreti poi, e spero di mantenere l'impegno assunto con il mio gruppo di parlare brevemente, tanto più che, per nostra fortuna, abbiamo un ministro dei trasporti che è anche un valoroso avvocato, e sa difendersi da sé.

Penso che nessuno che abbia il cuore sgombro dalla passione di parte possa non riconoscere il contributo che l'attuale ministro dei trasporti ha dato per la migliore efficienza della più grande azienda di Stato e di tutti i servizi che la integrano: tutto ciò è consacrato dalle opere, che rimangono il vero tessuto della nostra storia, che ieri è stata particolarmente dolorosa e che oggi, se non è gaudiosa, è certamente protesa a testimoniare, soprattutto attraverso le realizzazioni conseguite dall'azienda ferroviaria, la meravigliosa forza di recupero, il coraggio, lo spirito di sacrificio e le realizzazioni del popolo italiano.

Questa considerazione sulla oggettiva soddisfazione per quello che si è realizzato, non deve farci perdere di vista quello che resta ancora da realizzare. Del resto, lo ha detto proprio l'onorevole Angelini nell'altro ramo del Parlamento, per averlo appreso quando, nel 1924, si trovava sulla soglia della sua luminosa (e gli auguro, di tutto cuore, sempre più luminosa) carriera politica: essere il banco del Governo la grande finestra dalla quale si vede e si comprende che cosa vuole il paese.

Ed ella, ricordando questo episodio con parole che fanno onore alla sua sensibilità democratica, si disse convinto che il Parlamento guiderà e illuminerà l'opera del Governo, e che le discussioni, i contrasti di idee, le critiche espresse in Parlamento, agevolano l'opera di chi deve amministrare il paese.

Ma se noi ci potessimo per un momento fermare e volgere lo sguardo indietro da questo grande balcone spalancato sulla storia e sull'avvenire del paese, e guardare indietro agli anni che sono di ieri e che sembrano tanto lontani, agli anni della terrificante distruzione di quasi tutta la rete ferroviaria

del paese, con le sue attrezzature, con i suoi parcheggi, il suo materiale rotabile, le sue scorte, i suoi stabili, e misurare l'opera di oggi sul metro di quella immane catastrofe, ogni uomo onesto troverebbe un motivo di grande soddisfazione per il lavoro compiuto, che ha del miracoloso.

Consentitemi che da questa constatazione tragga un motivo di soddisfazione per la mia parte politica che ha espresso uomini di intelletto e di azione i quali, come l'attuale ministro e i suoi predecessori, a questa rinascita hanno saputo dare un contributo positivo e decisivo. Sarebbe ingeneroso non accomunare in questa constatazione quanti, anche di altra parte politica, hanno saputo sacrificarsi per la rinascita delle ferrovie dello Stato e più che ingeneroso sarebbe colpevole non ricordare il tributo di sacrificio pagato sull'altare di questo riscatto dal ferroviere italiano. Sono migliaia i caduti e gli invalidi del lavoro, la grande legione del sacrificio, testimonianza di una ipoteca di gratitudine scritta dai ferrovieri italiani nel libro della nostra rinascita. Il ferroviere ha capito che le rotaie sono le arterie su cui fluisce la vita dei popoli in pieno slancio verso il progresso. Per questo, passata la guerra, il ferroviere conscio che per guarire il paese dalle gravi mutilazioni occorreva risanare le arterie, rimboccò le maniche della camicia e si dedicò al lavoro materiale della ricostruzione. Volerlo seguire in questo ciclopico sforzo significherebbe scrivere la più bella pagina per una gloriosa epopea di trionfo delle forze del bene sulle forze del male. Ormai, l'efficienza delle ferrovie dello Stato è una realtà e se anche l'uomo, nella sua insopprimibile ansia di progresso, ha rivolto il suo ardimento alla conquista degli spazi spingendosi anche in quelli siderali, resta tuttavia confermata alla ferrovia una insopprimibile quanto primaria funzione di progresso sociale. Ecco perché questo rimane uno dei bilanci più importanti nella vita amministrativa del paese; e se la previsione di spesa non soddisfa le nostre aspettative e le necessità della azienda, tuttavia abbiamo fiducia che l'impiego intelligente della spesa, la sua razionale distribuzione sarà un motivo di massimo rendimento e di ulteriore progresso. Fatta questa constatazione mi sia consentito di porre per un momento l'accento su alcuni fondamentali e particolari aspetti della vita della nostra grande azienda ferroviaria. È innegabile che, fedele agli impegni assunti e alle direttive tracciate dal Parlamento nel quadro di

una politica perseguita dalla mia parte, il ministro dei trasporti sta concentrando uno sforzo massiccio di interventi nel mezzogiorno d'Italia. Fanno fede i lavori in corso per il raddoppio della Villa San Giovanni-Nicotera, sul cui tratto il mondo operaio ha pagato un tributo di sangue al progresso sociale con il supremo sacrificio di alcuni minatori, alla cui memoria rivolgo riverente il mio saluto; fanno fede il raddoppio già funzionante della Battipaglia-Vallo della Lucania, il raddoppio di buon tratto della Palermo-Fiumetorto, l'elettrificazione della Messina-Palermo già funzionante, la decorosa ricostruzione della stazione centrale di Palermo, l'elettrificazione della Messina-Catania e la ricostruzione della flotta delle navi traghetto interamente distrutta dalla guerra e le altre opere di non minore importanza che stanno a dimostrare come il Governo ha fatto ogni possibile sforzo per rendere più agevoli le comunicazioni dell'Italia meridionale e insulare con il centro e il nord Italia. Condivido quanto ella ha affermato, onorevole ministro, che, cioè, gli uomini quanto più si avvicinano e si conoscono tanto più si stimano e si vogliono bene. I meridionali hanno tanto apprezzato queste sue parole, convinti come sono che se essi fossero meglio conosciuti sarebbero di più stimati ed amati.

Ora, mi sia consentito che io esamini più da vicino un problema che a me sembra grave e per il quale si impone un'urgente e radicale soluzione, intendo alludere al traffico ferroviario attraverso lo stretto di Messina. È arrivato il momento in cui il Ministero dei trasporti ha il dovere di studiare con amore e con decisa volontà di risolverlo il problema delle comunicazioni dirette attraverso lo stretto di Messina se non si vuole che si perpetui la maledizione della frattura. Chi osserva un orario ferroviario si accorge che, arrivato il traffico a Villa San Giovanni, esso si inceppa nelle strettoie del disagio. Non si tratta, onorevoli colleghi, di costruire nuove navi traghetto, come l'onorevole ministro ha annunciato, bensì è questione di affrontare e risolvere il problema del collegamento diretto. Non vorrei fare torto alla sua sensibilità e a quella dei suoi collaboratori, onorevole ministro, affermando che le numerose proposte suggerite e le conseguenti iniziative prese per la soluzione integrale del problema non hanno avuto adeguata comprensione presso le sfere responsabili del Ministero dei trasporti. Dall'iniziativa presa da alcuni ingegneri isolani per una comunicazione diretta tra la Sicilia e il continente a

mezzo di una galleria sottomarina, all'altra, ancora più *éclatante*, del ponte sullo stretto di Messina, che mobilità la mente e il cuore del più grande costruttore di ponti sospesi di tutto il mondo, dell'ingegnere Steimann, che venne in Italia, qui a Roma, a confortare con la sua presenza e la sua parola la sua fede nella realizzazione del ponte sullo stretto da lui battezzato il «ponte della speranza», il Ministero dei trasporti ha dimostrato una trascuratezza, non dico nell'invogliare lo sviluppo dell'iniziativa, ma anche nel seguire il suo naturale sviluppo, che andava al di là della indifferenza. Ricordo che il direttore generale del tempo dell'azienda ferroviaria, manifestando la sua perplessità durante una riunione tenuta alla camera di commercio di Messina sulle possibilità tecniche di realizzare l'opera (alludo al ponte sullo stretto) e soprattutto sulla sua convenienza economica, chiaramente lasciava intendere che il Ministero dei trasporti non aveva alcun interesse a che venisse modificato l'attuale sistema di collegamento a mezzo di navi traghetto tra la Sicilia e il continente.

L'ultima delle iniziative, posta allo studio da un uomo sulla cui serietà nessuno può dubitare, dal senatore Guglielmone, per il collegamento diretto tra la Sicilia e il continente a mezzo di un istmo, cadde anch'essa nella indifferenza del Ministero dei trasporti, che è più di ogni altro interessato alla realizzazione del collegamento.

Ora, di fronte alla indifferenza — preferisco chiamarla così — del dicastero dei trasporti, sta la fede della regione siciliana che vuol essere più saldamente legata alla madrepatria. La regione, infatti, ha stanziato 200 milioni in due esercizi per lo studio dei fondali dello stretto onde trarre le conseguenti premesse tecniche per la realizzazione dell'opera che consenta più rapidi collegamenti diretti tra la Sicilia e il continente. Ora, lo stretto di Messina si presenta come un ostacolo che sembra insormontabile per un rapido collegamento tra la Sicilia e il continente. Le merci nei periodi di punta pagano il pedaggio di più giorni di sosta, ed è accaduto che generi deperibili siano andati perduti, con grave danno per i privati, per l'amministrazione e soprattutto con grave pregiudizio del buon nome e della fiducia del commercio isolano. Io so che ella, onorevole ministro, ha annunciato al Senato che è stata disposta la costruzione di una nuova nave traghetto. Ma ho il dovere di dirle che è arrivato il momento di porre allo studio una integrale soluzione di rapido collegamento viario e

ferroviario tra Messina e Reggio. In un tragitto di pochi chilometri le comunicazioni ferroviarie subiscono un rallentamento di oltre un'ora e mezzo per le operazioni di imbarco, traghettamento e sbarco, più della metà del tempo impiegato per il collegamento ferroviario tra Napoli e Roma, il tempo necessario perché un capiente e comodo aereo congiunga Roma con Catania. Ella sa, onorevole ministro, che la Sicilia è in pieno fervore di vita; sa che essa vuole emanciparsi dal ruolo degradante, che ebbe per il passato, di cellula inerte del grande organismo nazionale; che una volontà decisa la anima per la ricerca e lo sfruttamento di tutte le sue risorse: che cosa avverrà domani quando il suo slancio la porrà sul piano di vedere almeno quadruplicato, come è nelle nostre speranze, il volume degli scambi con il continente? E quando sarà ultimato il raddoppio del binario e il volume degli scambi sarà raddoppiato continueremo a costruire navi traghetto per superare l'ingorgo dello stretto? Ella sa, onorevole ministro, che le navi traghetto sono sovente costrette a sostare in attesa che si liberi l'invasatura per poter attraccare. Si ponga, quindi, allo studio il problema per una soluzione integrale e rapida. Ella, onorevole Angelini, tra gli altri meriti acquisiti, avrà quello di aver liberato una arteria dai pericoli di un ingorgo che minaccia, se non la paralisi, certo la disfunzione organica di tutta la regione. Questa preghiera, che come deputato messinese affido alla sua sensibilità, chiederò sia confortata dal voto della Camera, su un ordine del giorno da me predisposto, con il quale rivolgo invito al Governo perché nomini una commissione di tecnici per porre allo studio il problema e indicare, entro un anno, qual è la soluzione più idonea: la galleria, il ponte o l'istmo.

Va tenuto presente che qui non si tratta di trovare la somma necessaria per l'impresa, perché l'iniziativa privata, la nostra, l'iniziativa privata italiana si è detta disposta a risolvere questo problema. Si tratta di trovare un punto di convergenza fra l'interesse pubblico che va tutelato e l'interesse privato che va rispettato. Ma, in attesa della soluzione del problema di fondo, va risolto l'altro, anch'esso grave ed urgente: il traghettamento degli autoveicoli sullo stretto. Si tratta di un problema aggravatosi in questi ultimi anni, che ha già bisogno di una soluzione radicale ed immediata.

Prima del 1940 erano relativamente pochi gli automezzi che venivano traghettati dalla Calabria alla Sicilia e viceversa, e il problema

non si poneva neppure; oggi, con il formidabile incremento della motorizzazione, il problema ritorna con l'urgenza di una rapida e, vorrei sperare, radicale soluzione. Attualmente il traghettamento degli autoveicoli avviene, come è noto, tramite le navi traghetto delle ferrovie dello Stato, che applicano una tariffa chiamata « tariffa eccezionale n. 203 ». La tariffa è davvero eccezionale, perché con gli attuali prezzi traghettano solo le automobili di coloro che non possono farne a meno. Rimane del tutto escluso il traffico locale, con severo pregiudizio degli interessi delle due regioni contigui: la Sicilia e la Calabria. Nessuno, se non ha estrema necessità, è disposto a pagare lire 2.650, quanto costa il traghettamento di un'auto utilitaria, o lire 3.350, quanto è la tariffa per il traghettamento di un'auto comune.

Attualmente la media di autoveicoli che vengono traghettati giornalmente è di circa 400, media che va lentamente aumentando (lo scorso anno era di circa 300 autoveicoli al giorno), con punte di oltre 500 autoveicoli in particolari periodi estivi. Gli autoveicoli industriali con rimorchio pagano lire 1.500 a tonnellata ed il loro carico sulle navi traghetto avviene in mezzo ad intuibili acrobazie e pericoli dovuti alla necessità di effettuare la marcia indietro sul pontile, difficoltà e pericoli aggravati dalle angustie del pontile, dalla presenza delle rotaie che sporgono dal piano della nave ed intralciano i movimenti delle macchine. Infine, va tenuto presente che tutti gli sforzi dei vari enti per ottenere dalle ferrovie una riduzione di prezzo si sono spuntati contro l'argomento-base che le ferrovie non hanno alcun interesse ad agevolare il traghettamento degli autoveicoli, cioè di un mezzo di trasporto concorrente.

Qui, onorevole ministro, occorrerebbe una digressione che ci porterebbe un po' lontano dall'argomento tecnico che sto trattando e ci ricondurrebbe nella selva oscura della funzione dello Stato. Non è il caso che io polemizzi con lei, che ha il cuore aperto a tutte le istanze sociali. È tempo di finirla con la concezione di uno Stato che si avventura nelle imprese a solo fine di lucro, di uno Stato invidioso del guadagno del privato, dello Stato che scende in concorrenza con il cittadino. Quando lo Stato diviene parte, perde la sua funzione di regolatore dei rapporti sociali. Lo Stato ha il dovere di facilitare il benessere dei cittadini, ha il dovere di aiutarlo nella conquista di tale benessere, con il conseguente diritto di chiedere, anche

per questo, sacrifici tributari. Le aziende di Stato non debbono paventare la concorrenza dei privati, ma in uno Stato veramente sociale, deve avvenire il contrario. Sono i privati che debbono preoccuparsi della eventuale concorrenza di un'azienda pubblica, necessaria là dove si dimostra che l'iniziativa privata è sterile od insufficiente. Il discorso, dicevo, ci porterebbe molto lontano, anche se esso potrebbe essere affrontato in questa sede perchè stiamo discutendo di un ramo della pubblica amministrazione, che ha quella che, fino ad oggi, è la più grande azienda di Stato. Per applicare questo principio al caso che sto prospettando vorrei contestare allo Stato l'esclusività di un servizio che esso rende male alla società e che l'iniziativa privata renderebbe meglio a tutto vantaggio degli utenti del servizio e della collettività.

Ritengo che sia arrivato il momento di svincolare il traffico viario dalle difficoltà del traffico ferroviario, sullo stretto di Messina. In altre parole, il traffico su strada deve avere il suo traghettamento con i suoi orari più rapidi, con imbarchi e sbarchi più celeri, con le sue tariffe più sopportabili.

Col raddoppio dei binari sino a Villa San Giovanni, ed il conseguente aumento dei traffici le navi traghettate non saranno più sufficienti per l'incremento costante del numero dei treni da traghettare, e ciò senza tener conto del fenomeno turistico, che pure ha la sua importanza (di anno in anno aumenta considerevolmente il numero dei turisti, specialmente stranieri, che attraversano l'Italia in automobile e traghettano in Sicilia). Né può essere ignorata la recente legge regionale per lo sviluppo industriale della Sicilia. Che cosa sarà delle nostre strade e delle nostre autostrade se, pervenuto il traffico a Messina, almeno gran parte degli autoveicoli pesanti non potrà facilmente essere traghettata? Che cosa sarà della nostra economia agricola se i nostri prodotti non possono raggiungere agevolmente e celermente i mercati di consumo? Ci sono quindi i presupposti perché si realizzi una impresa di navigazione con lo scopo specifico del traghettamento degli autoveicoli.

Tale traghettamento dovrà essere eseguito con almeno due navi, con possibilità ricettizia di tutti i tipi di autoveicoli in circolazione sulle strade, compresi i veicoli con rimorchio e gli autopullman; la durata del percorso sarà di non oltre 20-25 minuti, trattandosi di un tipo di nave con doppia prua, onde evitare la marcia indietro degli

autoveicoli che vengono caricati da un lato e scaricati dall'altro. Le tariffe possono essere ridotte a circa due terzi di quelle attuali, ciò che non solo farà aumentare la media dei veicoli traghettati, ma costituirà il presupposto per la creazione del traffico locale fra le province di Messina e Reggio, i cui capoluoghi sono i più vicini di tutta l'Italia e che tuttavia, per la maledetta frattura che l'amore degli uomini tarda a colmare, sono tanto lontani da non conoscersi neppure.

Ci vediamo da un lato all'altro dello stretto; i pescatori assicurano che qualche volta, all'alba, si sono svegliati al canto del gallo sull'altra sponda eppure non ci conosciamo. Veda nel miraggio della fata morgana, che avvicina prodigiosamente l'una città all'altra, l'invito che la natura rivolge agli uomini perché queste due città possono unirsi, conoscersi ed amarsi di più; ciò si otterrà soltanto eliminando le difficoltà di traffico tra l'una e l'altra sponda.

Le soluzioni sono anch'esse molteplici: o si favorisce il sorgere di un'impresa privata, come sarebbe augurabile, e allora il compito del ministro dei trasporti è quello di trovare, come dicevo, un punto di convergenza tra l'interesse pubblico e l'interesse privato; oppure tale impresa, in forma autonoma e distinta, verrà gestita dall'azienda statale. Il problema è complesso, lo riconosco, ma studi sull'argomento sono già stati approvati, e valga per tutti lo studio pubblicato sul n. 9 del settembre 1956 della *Rivista politica dei trasporti*, da cui si trae il convincimento della improrogabile necessità di realizzare un'impresa autonoma, e della considerevole convenienza dell'impresa medesima. Risulta che l'ente provinciale del turismo di Messina sarebbe disposto anch'esso ad assumersi l'onere dell'impresa. Anche su questo argomento invoco la particolare sensibilità dell'onorevole ministro.

Non sfugge, infatti, a chi parla l'osservazione che l'azienda delle ferrovie ha una flotta per i servizi di navigazione interna forte di oltre 1.800 unità, con un potenziale di circa 130 mila tonnellate, senza contare il numerosissimo naviglio minore. Ella, onorevole ministro, manifestava al Senato il suo più sentito compiacimento per la gestione del traffico lacuale. E in tale circostanza diceva che l'ammodernamento di questa flotta ed il suo potenziamento avevano aumentato il movimento turistico, che nella scorsa stagione aveva registrato oltre un milione di turisti in più rispetto a quella precedente, con grande beneficio per le zone

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 OTTOBRE 1957

rivierasche e per tutta l'economia del paese. Ella aggiungeva testualmente: « I modernissimi ed eleganti natanti, i traghetti per il trasbordo degli autoveicoli e la perfetta organizzazione del servizio sono oggi oggetto di ammirazione anche da parte dei turisti stranieri, e la Svizzera, sul lago Maggiore, ha affidato a noi il servizio anche per la sua zona. E lasciatemi ricordare con piacere il grande entusiasmo che animava i cittadini di Locarno allorché ci presentammo, con una modernissima nave, nelle loro acque, per l'inaugurazione del servizio ».

Ora, come deputato, mi consenta che io condivida il suo compiacimento. onorevole ministro, ma come meridionale e meridionalista questo compiacimento non è disgiunto però da un moto di gelosia per queste particolari attenzioni che vengono rivolte al nord, ma non allo stretto che rappresenta la chiave di volta di tutta la strategia politica e, se volete, anche militare, per il Mediterraneo. Per questo mi permetto di rivolgerle un invito, onorevole ministro, perché, in attesa che il problema venga risolto in modo integrale, venga stabilito che il traffico viario attraverso lo stretto di Messina sia emancipato dalle pastoie del traffico ferroviario, e che al trasporto degli automezzi siano applicate le identiche tariffe — per chilometro — che vengono applicate per il traffico degli automezzi sui laghi. E questo invito desidero che sia confortato dalla solidarietà di tutta la Camera, per cui anche per la soluzione di questo problema ho presentato ordine del giorno. Onorevole ministro, confortato dal suo personale successo nell'azione di Governo di uno dei più importanti rami dell'amministrazione della cosa pubblica (che conferma così la polivalenza della competenza degli avvocati), confortato dalla sua profonda fede democratica che è vera garanzia di saggezza nell'impiego del pubblico denaro, io sono certo che ella accoglierà le mie richieste che non sono soltanto suggerite dall'amore che porto alla mia città, alla mia bella e adorata città, che ha avuto la sventura del terremoto e le piaghe della guerra, ma che è rinata più bella di prima, ma sono anche suggerite dalla necessità di risolvere un problema che si emancipa dalle angustie del provincialismo per divenire problema nazionale.

Noi vogliamo una Sicilia più saldamente legata al continente; il che non sarà possibile finché la vita attraverso lo stretto di Messina non scorrerà fluida e normale come sul resto del suolo della patria. Leghi il suo nome a questa realizzazione e impegnerà una volta

di più la gratitudine di tutto il paese. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

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

RAFFAELLI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la presente legislatura volge al termine e alcuni importanti problemi non sarà possibile affrontare non per responsabilità del Parlamento — questo voglio dire subito — ma per l'atteggiamento dei governi che si sono succeduti e della maggioranza che li ha sostenuti. Io non voglio ricordare quanti siano; certo è che ciascuno di noi conosce la loro importanza: patti agrari, elezione dei consigli regionali, testo unico per la finanza locale, riforma fondiaria generale, estensione della previdenza e assistenza, e tante altre.

E voglio dire questo perché, a volte, si vuol dare al Parlamento una responsabilità che non ha e che invece deve essere assunta dal Governo e dalla sua maggioranza. Noi diciamo, infatti, che sarebbe stato possibile affrontare e risolvere molti problemi e che è ancora possibile e doveroso farlo. Fra questi problemi, onorevole ministro dei trasporti, alcuni riguardano il suo dicastero. Non mi riferirò all'azienda ferroviaria — anche se sarei tentato di farlo — dove pure è da affrontare una riforma intorno alla quale si studia da anni (e gli anni passano senza giungere a conclusione) e nei cui confronti disponiamo di un bilancio che non credo sia rispondente all'importanza e alla complessità dell'azienda e non credo che neppure sia intelleggibile in tutti i suoi aspetti per comprendere gli elementi della gestione e i suoi costi, i suoi proventi, il suo avvenire al servizio della economia del paese.

Ma di questo, ripeto, non vorrò parlare, o, se sarò così breve come mi sono imposto, accennerò dopo a un solo aspetto, quello della politica dell'energia elettrica. Ciò di cui vorrei invece occuparmi, onorevoli colleghi, è la veramente *vexata quaestio* delle autolinee in concessione. Se noi discutessimo in astratto o in privato, onorevole ministro, dell'importanza di questo settore, mi si potrebbe obiettare che questa importanza è riconosciuta da chiunque, tanto è vero che v'è una commissione ministeriale che discute da anni un progetto di riforma e di riordinamento per tali servizi.

Questo è vero, ma il lavoro, che finora non è stato concluso, della famosa commissione Pescatore prova, secondo me, il contrario, cioè l'intento di non concludere o le resistenze ad addivenire alla modifica dell'attuale stato di cose, che io non esito a definire caotico e pre-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 OTTOBRE 1957

giudizievole, nel campo di tutte le autolinee in concessione.

La materia è regolata dalla legge 28 settembre 1939, n. 1822, Ma la legge del 1939 è applicata in tutte le norme sulla preferenza, la esclusività, i tipi di tariffa, e in altri istituti come la revoca e la precarietà della concessione (caduti in disuso)?

La legge del 1939 prevede due tipi di concessione: quella provvisoria per un anno, prorogabile eccezionalmente per un altro anno, e quella definitiva, massima novennale. Ma in pratica, signor ministro, le 9 mila linee in atto alla fine del 1956 sono da considerare provvisorie o definitive? Tutte provvisorie da un punto di vista giuridico, ma è certo che in realtà sono tutte definitive, perché l'atto di proroga di anno in anno, che è atto tanto importante per una azione del pubblico potere fra l'amministrazione concedente e il concessionario, è divenuto una regola fissa e senza più eccezioni alla quale si sono attenuti l'ispettorato generale e gli ispettorati compartimentali della motorizzazione e dei trasporti in concessione. Il provvisorio è divenuto definitivo, e non è l'unico caso nel nostro paese; è una regola della attività governativa, ed è una maglia attraverso la quale si sono consolidati gli interessi dei gruppi più forti o di quelli che fecero più presto, subito dopo le distruzioni della guerra, ad ottenere concessioni perché avevano subito meno danni, o avevano più materiale o avevano maggiore potenza finanziaria. Così le linee precarie o provvisorie concesse nel 1945-46-47 e dopo sono divenute di anno in anno linee (non so come altrimenti chiamarle) definitive.

Anzi, cominciamo ad avere casi di proroghe automatiche che hanno superato anche il massimo periodo novennale previsto dalla legge senza che il concessionario abbia avuto gli obblighi di una concessione poliennale. Vi sono disposizioni di quella legge che cadono in disuso! La revoca per inadempienza o per infrazione, onorevole ministro, sa dirci in quanti casi l'amministrazione l'abbia applicata? E questo anche dinanzi all'appassionata e responsabile denuncia, che da parte dei consigli comunali e provinciali e dalle popolazioni è stata fatta, di disservizi, di abusi tariffari, di servizi assolutamente insufficienti.

La clausola della precarietà, qualcuno deve aver detto (certamente qualcuno della grande famiglia dei concessionari di cui dirò), deve sparire dalla preoccupazione dei signori concessionari. E a questo «anelito

di libertà» dell'iniziativa privata qualcuno ha pensato di rispondere (in primo luogo risponde l'attività del Ministero dei trasporti): e chi mai ha messo in dubbio che la concessione precaria non dovesse essere rinnovata automaticamente?

In una pubblicazione ufficiale del suo Ministero, onorevole Angelini, che contiene il «programma di esame per il concorso speciale al grado VIII-gruppo A (tecnici), appendice n. 1 a pagina 16», si danno queste direttive: «Le clausole di precarietà hanno dubbia efficacia, attesa l'incertezza della giurisprudenza del consiglio di Stato». Ma si vuole addirittura che i funzionari sostengano il concorso non più sulla legislazione od anche sulla giurisprudenza, ma apprendendo dalla consuetudine o dalla prassi amministrativa? E allora ci vien fatto di chiedere: chi ha diramato questa «istruzione» o circolare che sia? L'amministrazione investita del potere concessionale pubblico e della sua autorità di controllo, oppure i concessionari, per preparare funzionari che non abbiano la forza di applicare le disposizioni di legge?

L'aver dato soltanto concessioni cosiddette precarie, ma in realtà più durature di quelle definitive, non ha giovato certo alla scelta oculata e accurata delle imprese che potessero offrire migliori servizi, migliori programmi e migliori tariffe, nella direzione di un miglioramento costante dei servizi nel pubblico interesse. Al contrario si è cristallizzata una situazione anormale, spesso in contrasto con l'interesse pubblico locale e generale che allo stato attuale sembra difficile rimuovere, ed è comunque assodato che il Ministero dei trasporti faccia di tutto per non modificare.

L'onorevole relatore coglie un solo aspetto in questo complesso e importante ramo di attività, quello delle autostazioni e poi fa un elogio dei progressi della legislazione. Dice l'onorevole Murdaca: «La legislazione ha fatto sensibili progressi e la istituzione, per esempio, di apposite commissioni compartimentali per la discussione delle domande di concessione di autolinee ha inaugurato un sistema certamente nuovo, basato sui principi democratici (testuale!) i cui vantaggi sono notevoli, ma che necessita di essere ancora migliorato e perfezionato sulla base della esperienza che si va formando».

Sarebbe tutto questo il progresso legislativo! Si tratta peraltro di disposizioni date con una circolare del 1949 e i principi democratici di questa circolare consistono in questo: che si riuniscono i concessionari e

si invitano, non sempre, rappresentanti di enti locali presso l'Ispettorato compartimentale. Ma la democrazia è riunione, messa insieme di persone anche se interessate all'argomento, o ripartizione di poteri, di diritti e di attribuzioni? Presso uno di questi compartimenti, a Firenze, l'Associazione nazionale concessionari autolinee (« Anac ») ha, niente meno, fatto una pregiudiziale durante una di queste riunioni sulla inammissibilità di nuove domande di fronte a qualsiasi concessione. Ed il rappresentante del Ministero non dico che abbia appoggiato apertamente quella tesi, ma in pratica l'ha fatta sviluppare: concessioni che in teoria e in diritto devono rinnovarsi ogni anno e per le quali l'amministrazione dovrebbe ricercare ad ogni rinnovo la migliore azienda e il programma più rispondente al pubblico interesse, non dovrebbero essere nemmeno discusse. Si voleva contestare — ed in pratica si contesta — ad altre aziende (in quel caso era un'azienda pubblica: l'azienda dell'amministrazione provinciale di Pisa) questo diritto. Ma pensate a qual punto siamo arrivati! Che concessioni precarie annuali non è più possibile nemmeno discutere. E nemmeno può essere presentata domanda di concessione e se presentata non ha da essere discussa.

Lo sviluppo delle autolinee in Italia è notevole. Ella lo ha ripetuto, onorevole ministro, molte volte, partecipando ai convegni sul traffico, alle giornate dell'« Anac ». Siamo arrivati, nel 1956, a 306 milioni di viaggiatori trasportati contro 406 milioni delle ferrovie dello Stato. Esistono 9.121 autolinee, per 468 mila chilometri di estensione nelle quali si è avuta una percorrenza-vettura di 570 milioni di chilometri. Gli incrementi sono: per i viaggiatori delle autolinee del 7,75 per cento contro il 3 per cento delle ferrovie dello Stato fra il 1956 e il 1955, e contro ancora un 2 per cento dell'anno precedente dell'azienda ferroviaria. Cioè le autolinee hanno un aumento del traffico molto maggiore dell'azienda ferroviaria. Ma queste autolinee come sono ripartite fra le imprese? Poche grandi imprese — è risaputo — dominano la rete di tutte le autolinee concesse e per la loro capacità di mezzi e per la loro capacità di impiantare, immediatamente dopo il periodo bellico, autolinee di cui poi si è ottenuto il rinnovo automatico, anno per anno, e anche per la eliminazione o la distruzione della concorrenza di altre piccole aziende. In certe regioni e province vi è monopolio assoluto di uno o di pochi concessionari, che grava sui viaggiatori utenti,

condiziona correnti di traffico, impedisce lo svolgersi di altre, si oppone allo sviluppo di piccoli centri o di zone delle nostre province. Non si conoscono dati nazionali sulla ripartizione delle linee concesse. E questo è un dato negativo dell'amministrazione concedente.

L'Ispettorato generale della motorizzazione e dei trasporti in concessione fra le tante cose e statistiche che pubblica, dovrebbe pubblicare una indagine sulla estensione delle linee secondo le aziende concessionarie. Una indagine fatta in una provincia che è una provincia nota a lei ed a me, la provincia di Pisa, ha rivelato che su oltre duemila chilometri di linee di comunicazione esistenti le ferrovie dello Stato ne hanno 185, una ferrovia concessa ne ha 33. Nel rimanente considerevole sviluppo di autolinee vi sono un'azienda pubblica provinciale e 9 imprese private, ma fra queste una sola, la « Sita » (diretta emanazione del monopolio Fiat), oltre ad avere le migliori linee (che da « precarie » sono divenute più stabili di quelle definitive) ne esercita il 60 per cento, pari a 1.200 chilometri; un'altra impresa (Fratelli Lazzi) ne esercita 350 chilometri e ben 7 ditte locali si dividono 380 chilometri della rete di autolinee (una media di 50 chilometri ad impresa), si può parlare di libera concorrenza?

Questa è, secondo me, l'origine dei più gravi disservizi ripetutamente denunciati in tutta l'Italia, da parte di comuni, dalle province, dalla stampa, dagli utenti che hanno svolto vivaci agitazioni contro questi disservizi. Quale sia la esatta situazione del fenomeno in campo nazionale non è dato conoscere. Abbiamo affermato altre volte che il 50 per cento delle autolinee di tutta la rete nazionale è controllato da non più di 20 grosse imprese. Nessuno ha smentito questi dati ed essi, in realtà, sono fondati anche se non possono essere desunti da una statistica che gli interessati si sono ben guardati di fare e che il Ministero d'altro canto non ha fatto.

Le conseguenze di questo stato di cose ricadono tutte sui cittadini. Malgrado uno sviluppo reale e notevole raggiunto negli ultimi anni dal traffico delle autolinee, i servizi pubblici concessi sono ben lontani (e questo è un giudizio generale) dal soddisfare le reali esigenze delle popolazioni, sia per il numero di mezzi impiegati, sia per il numero delle corse, sia per la frequenza, sia per gli itinerari che vengono seguiti, sia per le tariffe che vengono praticate. Il discorso sulle ta-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 OTTOBRE 1957

riffe occuperebbe da solo il breve tempo a mia disposizione, che mi sono imposto di rispettare, e ci porterebbe assai lontano. Mi limito, perciò, a fare solo pochi esempi tratti dal confronto di tariffe in atto di privati concessionari nei confronti di una azienda pubblica che esercita autolinee extraurbane in provincia di Pisa, gestita dall'amministrazione provinciale. Prendo per base la tariffa che dovrebbe trovare la sensibilità di tutti, quella riferentesi agli abbonamenti settimanali per operai. Su di un percorso di 17 chilometri, 450 lire vengono pagate alla azienda pubblica, 1.180 lire alla media dei privati; su di un percorso di 22 chilometri 600 lire all'azienda pubblica, 1.080 alla media dei privati; su di un percorso di 11 chilometri 330 lire alla azienda pubblica e 520 lire alla media dei privati.

Mi riferisco, come è chiaro, al costo settimanale per sei corse usufruite dagli operai e da una massa notevole di persone che fruiscono di questi servizi. Ella mi insegna, onorevole ministro, che le stesse differenze si ripercuotono se pure in misura minore anche nella tariffa ordinaria. Ho preso in considerazione il rapporto esistente tra un'azienda pubblica provincializzata e non municipale, perché sarebbe stato facile da parte di qualche contraddittore rispondermi che l'azienda municipalizzata va incontro ad una situazione deficitaria, pur di assicurare un determinato servizio sociale.

Con più facilità avrei potuto replicare che il deficit di molte aziende municipalizzate non è causato dalla politica tariffaria ma dalla soffocazione economica in cui la vostra politica le costringe.

Ho preso quindi in considerazione una azienda che compensa il capitale, che chiude i suoi bilanci in attivo, che paga il personale, più delle aziende private, che ha un parco di macchine adeguato e moderno, che ha un programma di esercizio di 19 ore su 24.

Come è noto, dato che nei grandi centri industriali affluiscono numerose maestranze provenienti da un largo raggio, una politica tariffaria piuttosto che un'altra incide notevolmente sul tenore di vita di questi lavoratori. Oggi impera la politica tariffaria voluta dalle aziende più grandi e in definitiva dalle poche imprese a carattere monopolistico.

Metà delle maestranze della Piaggio di Pontedera è costretta a lasciare circa il dieci per cento del salario medio nelle mani delle aziende concessionarie delle linee automobilistiche. E così avviene attorno a tutte le grandi città ed ai centri industriali dove la

ferrovia non può soddisfare a tutte le esigenze. Questa enorme somma che viene decurtata dai salari potrebbe diminuire se potessero espandersi le aziende pubbliche, se si applicassero criteri diversi nel calcolo delle tariffe e se si rendesse possibile una maggiore concorrenza fra le imprese. Ma il Ministero dei trasporti non ha seguito nessuna di queste tre strade e sembra che meno ancora voglia seguirle con la legge che si appresta a presentare a modifica delle norme esistenti.

In materia tariffaria, il Ministero dei trasporti ha autorizzato a riversare sugli utenti oneri in misura maggiore di quelli per i quali è sorta la necessità dell'aumento della tariffa. Così per le modifiche del maggio e dell'agosto 1951. Così gli aumenti per ragioni transitorie (per esempio, quelli dovuti al contributo straordinario del 4 per cento sui salari) rimangono anche dopo il periodo transitorio e dopo che sono cadute le ragioni dell'aumento. E vi sono anche degli abusi che il Governo consente. Per esempio, l'arrotondamento al chilometro superiore o alle dieci lire superiori, le 40 lire consentite come minimo tassabile per i tratti inferiori ai 3-4 chilometri, l'arrotondamento dei chilometri percorsi nell'interno delle città capolinea, che cosa sono se non un modo per aumentare le tariffe? È venuta la crisi di Suez ed i concessionari hanno chiesto un aumento tariffario. Il Ministero ha risposto che non consentiva nessun aumento, ma in realtà lo spostamento alle dieci lire superiori ed al chilometro superiore ha rappresentato un aumento abbastanza rilevante. E rimane anche dopo la fine della crisi di Suez! Onorevole ministro, applicando questi criteri, molti tratti hanno avuto un aggravio del 30 per cento. Facciamo un esempio. Un tratto di 5 chilometri e 100 metri, arrotondato a 6 chilometri, determina una tariffa di 42 lire. Con l'aggiunta di 2 lire di imposte si arriva a 44 arrotondabili a 50. Come vede il prezzo viene maggiorato di un buon 20 per cento rispetto al prezzo reale che il percorso avrebbe comportato. In molti casi, da una base tariffaria di 7 lire al chilometro, che il Ministero dichiara invalicabile, si giunge ad una tariffa reale di 9-9,50 lire al chilometro. Ma perché poi l'arrotondamento del chilometro e del prezzo deve essere sempre fatto al di sopra e mai, per compensazione, verso la cifra più vicina, anche se più bassa?

È contro questa situazione che si è sviluppata l'azione dei comuni e delle province per reclamare un diverso assetto dei servizi e un largo decentramento dei poteri di concessione. Nella indagine fatta in provincia

di Pisa, dove la «Sita» opera sfruttando le migliori linee, è stato documentato come la condotta di questa impresa persegua il massimo profitto con il minore impiego di mezzi, col minor numero di corse, con la tariffa sempre al livello massimo, si è visto che tale società è anche riuscita ad ottenere, sotto gli occhi del Ministero dei trasporti, contributi dai comuni per quattro milioni e 300 mila lire in 4 anni. Sarebbe veramente interessante che il Ministero dei trasporti facesse una indagine in tutta Italia per accertare i contributi che le imprese auto-transportatrici hanno ricevuto indebitamente dagli enti locali, con la minaccia di soppressione o di riduzione dei servizi. Ed altrettanto interessante sarebbe vedere in che modo questi contributi sono entrati nei calcoli tariffari e nei bilanci delle società e come di essi si è tenuto conto in sede di accertamento fiscale. Certo si tratta di un utile supplementare, indebito ed aggiuntivo, alle tariffe già arrotondate per eccesso e che sposta la base tariffaria che il Ministero ritiene di avere imposto o di avere preso a base dei calcoli tariffari.

Io penso che il ministro debba dire una parola su questo aspetto della questione e debba tener conto di questi abusi in sede di rinnovo delle concessioni. È noto poi che i concessionari hanno un'associazione molto virulenta e battagliera (l'associazione nazionale autoservizi in concessione); in questa associazione i maggiori concessionari hanno irreggimentato tutti i piccoli imprenditori di trasporti. È stato dalla tribuna di questa associazione che le maggiori imprese hanno sviluppato una campagna massiccia contro il decentramento amministrativo, soffocando le voci dei piccoli e medi concessionari, che avevano e hanno interesse a veder regolata davanti le autorità locali, comunali o provinciali, una materia di esclusivo interesse locale.

In questa campagna ebbero anche un valido aiuto da colleghi di altra parte del Parlamento. L'onorevole Resta fu relatore a un convegno svoltosi a Trieste, nelle conclusioni del quale, «ribadendo la decisa opposizione della categoria all'attuazione del progetto di legge delega per autolinee e filovie», l'«Anac» affermava: «che i concessionari sono pronti a sospendere i propri servizi se l'inopportuno e controproducente progetto di legge non venisse senz'altro abbandonato, dando mandato alla presidenza dell'«Anac» per la realizzazione eventuale della sospensione dei servizi di cui sopra».

Questa vera e propria minaccia fu fatta il 27 maggio 1955 mentre il Governo stava presentando al Presidente della Repubblica il progetto di legge delegata.

Sui rapporti di sopraffazione delle grandi imprese sulle minori valga un solo esempio. Nella provincia di Pisa esisteva e forse esiste ancora un accordo sanzionato dall'ispettorato compartimentale, in base al quale l'impresa Tambellini di Lucca era obbligata a fare su un tratto di 11 chilometri una tariffa di 100 lire per evitare che, sommata alla tariffa di un tratto esercitato dall'azienda provinciale, venisse danneggiata la «Sita» che ne percorreva un altro per collegare le due estremità. E se il costo del tratto servito dall'azienda pubblica fosse diminuito, l'accordo doveva funzionare per far rialzare quello della piccola impresa Tambellini a protezione del grande monopolio «Sita». La «Sita» aveva ragionato in questo modo: la concorrenza non la voglio, non si deve fare, anche se qualche viaggiatore per risparmiare 10 o 20 lire si sottopone a un viaggio più lungo; bisogna pagare la stessa tariffa e non lasciare incentivi a rivolgersi ad altri servizi. Ma, protetta la «Sita» da quell'accordo che è risultato sanzionato o vistato dall'ispettorato compartimentale, è rimasto colpito il cittadino e soprattutto sono rimasti colpiti quegli operai che vanno alle aziende di Pontedera da Buti e dalle zone limitrofe.

Poco importa che si dimostri che una relazione possa essere sviluppata fino a otto o dieci coppie giornaliere. La «Sita» ne vuole esercitare quattro per realizzare il massimo profitto, quattro ne deve fare! Vi è stato un caso in cui si sono confrontati due programmi per nuova concessione. La «Sita» aveva presentato una richiesta di quattro coppie, l'azienda provinciale di 15 coppie. Si è data la concessione alla «Sita» prescrivendogli di fare il programma proposto dall'azienda provinciale!

Ora, i comuni e le province hanno da tempo messo a fuoco la necessità di trasformare il meccanismo delle concessioni in armonia con gli interessi reali ed effettivi delle popolazioni e con i principi costituzionali.

Molte province, le assemblee dell'unione delle province di Genova, di Venezia, l'unione delle province del Piemonte, hanno detto chiaramente qual era il loro punto di vista. Ma quali sono state le resistenze che si sono opposte al ministro, che credo sia stato, insieme con l'onorevole Lucifredi e con pochi altri colleghi di sua parte, favorevole, almeno a parole, al primitivo progetto? È stata

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 OTTOBRE 1957

l'«Anac» a volere che fosse annullato il trasferimento del potere concessionale alle province. L'«Anac» ha sostenuto argomenti che sembrano cari all'ispettorato e al Ministero, e cioè che il decentramento alle province scardinerebbe il coordinamento esistente (ma attualmente vi è un coordinamento?) e che porterebbe all'aumento delle autolinee. Si è anche fatto richiamo al testo costituzionale, ma questo argomento lo lascio al relatore del convegno di Trieste, l'onorevole Resta, poiché non merita confutazione.

Questi argomenti sono inconsistenti e speciosi. La realtà è che non vi è nel nostro paese un coordinamento dei servizi automobilistici di linea, e un coordinamento invece è necessario; d'altra parte la base naturale, per così dire il bacino collettore, per il coordinamento delle autolinee, considerata la loro estensione e la loro importanza, non può essere che la provincia, il suo territorio e la sua autorità. In questo senso, del resto, deve essere intesa la Costituzione, la quale assegna tutta la materia alle regioni; mancando queste (e non certo per responsabilità del Parlamento o della nostra parte), la materia deve essere affidata alle province e ai comuni.

Quanto al paventato aumento del numero delle linee, l'estensione e il potenziamento dei servizi appaiono necessari e vengono richiesti e reclamati ogni giorno. Ma ad esso non si giunge perché chi ha già raggiunto la dimensione del massimo profitto non desidera lo stimolo della concorrenza che lo costringa ad aumentare l'impiego di mezzi e di capitali. Capita che talvolta, per un incidente meccanico, si ferma un mezzo di una di queste grandi società; ebbene, passano più ore prima che l'automezzo guasto possa essere sostituito: il che significa che i veicoli sono sfruttati al massimo, mentre è noto che piccole imprese che gestiscono linee di 50 o 100 chilometri tengono le macchine inutilizzate per sei od otto ore al giorno, cioè per tempi uguali o superiori a quelli d'impiego.

Occorre sviluppare le linee, e non in modo disordinato e caotico come è avvenuto finora, ma andando a ricercare le esigenze delle popolazioni non servite e valorizzando maggiormente le piccole aziende che hanno pieno diritto di concorrere allo sviluppo e al miglioramento dei servizi di pubblico trasporto.

Posto dinanzi alle richieste dei comuni, delle province, della popolazione, dei viaggiatori, da una parte, e della associazione dei concessionari dall'altra (e il solo fatto che l'«Anac» avesse minacciato in quel modo avrebbe dovuto convincere il Governo ad

esaminare a fondo per quali ragioni quella posizione era stata assunta), il Governo ha preferito accogliere le richieste dei concessionari, accantonando le norme per il decentramento alle province.

Non si fa un processo alle intenzioni affermando che vi deve essere un legame stretto tra i concessionari e i loro interessi, non dico con uomini, e tanto meno con ella, ma con la politica fatta dal Ministero dei trasporti.

Il decentramento amministrativo fu così effettuato solo per i comuni. Con una mia interrogazione, onorevole ministro, chiesi di conoscere il numero e l'importanza delle autolinee concesse ai comuni; mi rispose che non era allora in grado di poter fornire quegli elementi. Ma ella ed io siamo stati in questo caso concordi nel ritenere che queste concessioni non abbiano alcuna importanza pratica. In realtà i concessionari hanno vinto la loro battaglia, sconfiggendo ancora una volta le autonomie locali e la costituzione, riuscendo a far sacrificare a loro favore gli interessi generali dei cittadini.

È poi venuto, onorevole Angelini, il suo decreto ministeriale dell'8 ottobre 1955 che contiene « direttive per l'assolvimento, da parte dei comuni e delle giunte provinciali, delle funzioni, ecc. », e siamo andati indietro, ella lo sa. Si è tolto qualche altra cosa ai comuni con l'articolo 3 (che vuole coordinare preventivamente le concessioni), con gli articoli 14 e 24 (che vogliono il preventivo gradimento per la nomina dei direttori d'azienda), mentre con l'articolo 29 si è, a mio giudizio, andati non indietro, ma contro il decreto presidenziale. L'intero articolo 29 — non vi è dubbio — è illegittimo. È evidente che o la potestà concessiva è riconosciuta ai consigli comunali (e allora il Ministero non ha più nulla da fare) o tutto (concessione, regolamento, tariffa, ecc.) è riservato ad altri, e allora affidare questo compito ai consigli comunali diventa una semplice finzione. Ciò anche (e a mio giudizio siamo qui di fronte ad una vera e propria violazione di legge) nell'ipotesi prevista dalla legge del 1925 sulla municipalizzazione dei servizi. E quando si è voluto scavalcare fino in fondo quel poco che è rimasto all'amministrazione provinciale per toglierne tutto il valore, cosa ha fatto il suo Ministero? Ella non lo avrà fatto, forse non lo sa. Ha diramato una circolare, il 1° settembre 1955, che dice: « qualora sia richiesto il parere della giunta provinciale si dovrà far constatare l'eventuale dissenso, indicando, sia pure in modo succinto, atteso il carattere assolutamente discrezionale degli apprezzamenti,

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 OTTOBRE 1957

da compiere dall'autorità concedente in relazione all'interesse pubblico, le ragioni che giustificano il dissenso anzidetto ».

Ma come può una circolare dire che il parere deve essere succinto? Mi sembra il giuoco delle scatole cinesi. La potestà concessiva non è stata attribuita alla provincia, si è stabilito un parere obbligatorio ma non vincolante; si è ristretto alla giunta perché non si discutesse nel consiglio provinciale pubblicamente anche la formulazione del parere; poi si è detto: se i pareri sono in dissenso, riassumeteli, datene conto succintamente in modo che la magistratura amministrativa in sede di eventuale ricorso non conosca i motivi del dissenso. Forse questa è la ragione?

In sostanza le province si sono volute escludere. Si è detto e ripetuto da parte dell'« Anac »: via la provincia dalle segrete cose della concessione di autolinee. E il Ministero ha obbedito. È vero, così non pensano — e giustamente — gli amministratori delle province e si varranno di tutto, faranno tesoro dell'esperienza e della spinta delle popolazioni; ma è anche vero che gli ispettorati compartimentali hanno cercato di frapporre ogni difficoltà. Nemmeno la visione di tutti gli atti, nella istruttoria delle pratiche, è stata possibile! È mia opinione che la provincia e il suo potere elettivo davano noia a qualcuno e qualche altro ha risposto: via l'intruso, via la provincia, e la sostanza è rimasta come prima.

Sono convinto che abbia ragione il congresso dell'unione delle province d'Italia, che spetti all'iniziativa parlamentare riparare l'operato del Governo (che in questo caso, non avendo rispettato la legge-delega, lascia a legge ordinaria il compito di risolvere il problema).

Facciamo nostro il voto della XVIII assemblea dell'unione delle province d'Italia svoltasi a Venezia dal 4 al 7 aprile di quest'anno. Tale assemblea, dopo aver constatato che non sono stati raggiunti risultati rilevanti malgrado i numerosi voti delle assemblee del 1952-1954 e 1955 e le azioni condotte dal consiglio direttivo dell'unione province (non cito una posizione di parte, con un documento che ha avuto l'unanime consenso di tutti gli amministratori delle province italiane, dichiara: « che l'intera materia relativa al decentramento di funzioni statali d'interesse prevalentemente locale indicata dalla legge 11 marzo 1953 dovrà essere senz'altro ripresa dal Parlamento per colmare lacune e riparare alle ingiustificate restrizioni verificatesi nella attuazione della legge stessa,

in guisa da realizzare sul piano autarchico un ampio decentramento che si estenda ai molti settori rimasti trascurati ». Per quanto riguarda i trasporti « fa voti perché vengano trasferite alle province quelle funzioni riguardanti la concessione di servizi filoviari e automobilistici locali, le cui linee si svolgano interamente nel territorio della provincia ».

Dichiaro che facciamo nostri i voti delle province e mi auguro che non ci manchi il conforto di colleghi degli altri settori del Parlamento per ripristinare quello che non è stato concesso e che invece si doveva concedere alle province, con il decentramento.

In una delle ultime sedute del Consiglio dei ministri è stato approvato uno schema di disegno di legge — dopo cinque anni di studi della commissione Pescatore — per la modifica della legge del 1939. È un'indicazione politica che alla fine della legislatura si presenti un disegno di legge di questa complessità. Noi chiediamo: volete discuterlo ed approvarlo? Abbiamo il diritto di fare questa domanda anche perché la Commissione di preparazione di questo disegno di legge sembra che abbia finito i suoi lavori nel marzo 1955, mentre il disegno di legge è stato presentato nell'ottobre 1957.

Parlare del merito di questo disegno di legge è cosa ardua, perché non lo si conosce. Spero nella cortesia personale dell'onorevole ministro per averne una copia.

Vi è però un precedente istruttivo: nel gennaio 1956, in un albergo di Roma, l'« Anac » ha indetto una conferenza per illustrare le sue osservazioni al progetto di legge: questo vuol dire che la conoscevano da tempo e l'avevano studiata bene. A quella riunione parteciparono tre ministri: il ministro dei trasporti, onorevole Angelini, l'onorevole Andreotti, l'onorevole Tambroni, oltre al sottosegretario Mannironi. Niente da eccepire in linea di principio, ma rinnovo ancora una volta la protesta che nessun membro del Governo ha partecipato al congresso dei comuni d'Italia né all'assemblea delle province. Di qui nasce qualche fondato sospetto.

La realtà è che oggi un membro del Parlamento è meno informato di un funzionario della associazione delle aziende concessionarie che dovrebbero essere disciplinate dalla nuova regolamentazione! Secondo quanto si è potuto sapere, questo disegno di legge ricalcherà tutte le disposizioni della vecchia legge, che dovrebbe essere radicalmente modificata e che, per taluni aspetti, la peggiorerà.

Non vengo certo addentrarmi in un esame particolareggiato di questo progetto,

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 OTTOBRE 1957

ma vorrei fare soltanto qualche osservazione. Per esempio, cosa vuol dire che per istituire autolinee o modificare le condizioni di esercizio vi deve essere il preventivo assenso del Ministero anche per le linee concesse dai comuni? Vuol dire riassorbire tutto il potere che era stato decentrato ai comuni.

Inoltre, si prevede la istituzione di un comitato nazionale per le autolinee. Sapete come è composto? Da 13 funzionari del Ministero, da 2 rappresentanti dell'associazione nazionale autoservizi in concessione e da 2 rappresentanti delle società esercenti impianti fissi. Non vi è nessun rappresentante di comuni, di province, di aziende municipalizzate. Tutto questo mi pare sospetto.

Onorevole Angelini, chi rappresenterà in questo comitato gli interessi locali, quelli degli utenti, i loro bisogni, le esigenze dell'economia locale?

Vi sono poi disposizioni che sovvertono il principio stesso del decentramento, laddove al comune si chiede un'« intesa preventiva » e un parere vincolante dell'ispettorato circa la sicurezza dei servizi. Questo è anche illegale, ma ne parleremo a suo tempo.

Una disposizione attesa è quella sul raggruppamento di più servizi, come è stato ripetutamente invocato da comuni e da province. Mai invece si è fatto qualche cosa per applicare questo istituto. Invece di rendere più operante la facoltà del raggruppamento, si stabilisce l'acquisto del materiale rotabile a prezzi di mercato e la corresponsione del cosiddetto « avviamento aziendale ». In tal modo un'azienda che avesse riorganizzato concorrenzialmente un servizio, potrebbe anche essere costretta a indennizzare l'impresa che ha dato origine al disservizio.

In sostanza, cosa vi è sotto queste disposizioni? Sorge legittimo un sospetto: che se qualche comune, mercé un'opera attiva e capace nell'uso della sua potestà concessionale, ha riassetato qualche servizio, la facoltà del raggruppamento serva a comprimere o annullare il potere di concessione, disponendo il raggruppamento, a favore di chi preesisteva, di qualche linea. Si possono dare maggiori garanzie ai concessionari, o meglio all'« Anac »? Non credo.

Sembra, poi, che sia inserita nel disegno di legge una norma in base alla quale anche il potere riconosciuto dalla legge del 1925 sulla assunzione diretta dei pubblici servizi cadrebbe, perché davanti alla concessione di un servizio urbano il comune concorrerebbe come qualsiasi altro richiedente. Questa è

una semplice domanda che le rivolgo, perché non posso credere che sia vero.

Un punto molto atteso è quello delle autostazioni. Non per niente è uno dei due soli argomenti affrontati dal relatore... Ma, onorevole ministro, tutta questa attesa in che cosa si risolve? Nella proposta regolamentazione, presentata al Senato, è detto che « il ministro può rendere obbligatoria la costruzione di autostazioni ». Può rendere obbligatoria, ma questo obbligo v'è o non v'è? Devono essere costruite le istallazioni e devono essere costruite delle autostazioni anche lungo i percorsi da parte delle imprese che ormai hanno un numero di viaggiatori pari a tre quarti del traffico passeggeri delle ferrovie dello Stato. Ora, ci vuole una regolamentazione che stabilisca non soltanto per i capilinea le condizioni generali di esercizio e di costruzione di autostazioni, altrimenti è inutile, onorevole relatore, spendere quelle belle paroline che è necessario rendere più confortevole l'attesa e il viaggio degli utenti. L'utente paga il servizio di autolinee più di quanto non paghi il servizio ferroviario. E questo è fuori discussione. Ha meno servizi, anzi nessun servizio. E allora, insieme alle belle paroline del relatore, a mio parere, una disciplina della materia deve essere chiara su questo punto, perché anche una parte del traffico delle autolinee è pure traffico sottratto concorrenzialmente al traffico dell'azienda di Stato.

Perché mai dovrebbe lo Stato sopportare miliardi di spesa per la costruzione, la manutenzione, il miglioramento delle stazioni e le imprese autotrasportatrici dovrebbero avere incrementato il volume di traffico di passeggeri, maggiori guadagni e soprattutto minori oneri? Credo veramente che la formulazione di questa norma, così come è stata adottata, rifletta le osservazioni dell'« Anac »; anzi non so se non sia stata proprio suggerita da qualche argomento che fu dibattuto nella riunione che fu tenuta in quell'albergo di Roma, cui prima ho accennato. È evidente che l'attesa soluzione di questo problema viene elusa dalla formulazione della proposta. Non dirò quali, a mio parere, debbano essere gli elementi che l'esperienza di chi ha amministrato o amministra enti locali, di chi sia seriamente preoccupato del pubblico interesse, consiglino di tener presente nella soluzione di questo problema, perché forse non è la sede, e comunque mi manca il tempo. Certo che una disciplina innovatrice della legge del 1939 deve pronunziarsi chiaramente sull'obbligo ai concessionari di impiantare ai capi-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 OTTOBRE 1957

linea e lungo il percorso appropriate installazioni, sul divieto di accordi tariffari, sulle riunioni compartimentali, sulla iniziativa di revoca, sulla priorità del servizio comunale o provinciale quando sia richiesto, ma di questo se ne parlerà se verrà in discussione il vostro disegno di legge.

Vorrei però dire, onorevole ministro, onorevole sottosegretario di Stato, che nella disciplina di una materia come quella dei servizi automobilistici in concessione l'intervento del comune e della provincia è insostituibile ed è la garanzia più rigorosa del rispetto del pubblico interesse, essendo l'attività di questi enti sottoposta al pubblico controllo, al controllo di legittimità (oggi purtroppo illegittimo), al pesante controllo di merito dei prefetti e alla loro ingerenza; ma, soprattutto, è sottoposta al controllo più valido, permanente della pubblica opinione.

Una riforma che voglia ispirarsi alla Costituzione, all'ordinamento statutale previsto dalla Costituzione, alla difesa del pubblico interesse, deve avere per fondamento l'attività dei comuni, delle province e della regione. Ora, l'attività del Ministero non ha corrisposto, in questo campo, a tali esigenze, e neppure vi risponde l'orientamento di politica che conosciamo e che è a base del nuovo disegno di legge che noi ci impegniamo a modificare e intorno al quale ci impegniamo a suscitare un dibattito d'opinione pubblica, un movimento democratico, che sono mancati quando si è fatta la legge-delega per il decentramento e soprattutto quando il Governo l'ha attuato.

Anni di studio di una commissione per la riforma della finanza locale, discorsi e assicurazioni ripetuti più di una volta da più di un ministro, non hanno portato al benché minimo risultato per la opposizione del Governo e delle forze su cui si appoggia. Una ondata di opinione e di azione delle masse contadine ha fatto saltare l'imposta di consumo sul vino.

Siamo certi che anche sul problema dell'assetto da dare a un servizio pubblico di tanta importanza, come quello dei trasporti su strada, spetti agli utenti, ai cittadini, ai loro rappresentanti nei consigli comunali e provinciali l'intervento decisivo per far crollare protezioni e privilegi, per aprire la strada ad una legge rispondente unicamente agli interessi delle popolazioni, allo sviluppo delle economie locali, alla funzione dei comuni e delle province. Per quanto ci riguarda, non mancherà loro tutto il nostro appoggio qui e nel paese.

Se ho ancora qualche minuto a disposizione, vorrei trattare un aspetto del bilancio dell'azienda ferroviaria, quello della politica dell'energia elettrica. È un problema che ella conosce, onorevole ministro, e che attiene alla politica dell'energia in generale e di quella elettrica in particolare. Il relatore non ci dice nulla al riguardo e bisogna risalire alla relazione dell'onorevole Troisi di due anni fa per avere, se non un quadro completo, alcuni elementi utili. Nel bilancio troviamo quattro cifre all'entrata e quattro alla spesa. Sembra una partita di giro la spesa di undici miliardi e mezzo per l'energia elettrica! Ora le ferrovie sono l'azienda certamente di gran lunga maggiore consumatrice di energia elettrica, il consumo annuo è di poco superiore a un miliardo e ottocento milioni di chilowattora.

In teoria la produzione delle aziende delle ferrovie dello Stato e delle aziende nelle quali le ferrovie hanno la partecipazione azionaria di maggioranza o parziale, è superiore al suo fabbisogno di energia. Le aziende di proprietà producono 700 milioni di chilowatt annui: Bardonecchia 50 milioni, Morbegno 44 milioni, Bressanone 460 milioni, Rio di Pusteria (2 centrali) 82 milioni, Suviano 40 milioni. Poi vi è la produzione delle aziende nelle quali partecipa: consorzio del Buthier, Società termoelettrica siciliana, Larderello società per azioni. Trascurando la produzione del consorzio del Buthier e della Società siciliana, la produzione propria e quella della Larderello raggiungono 2 miliardi e mezzo di chilowatt.

Le ferrovie dello Stato sono proprietarie di un'azienda, la « Larderello », che produce ai costi più bassi d'Italia e forse del mondo: meno di due lire al chilowattora. Il costo dell'energia sopportato dall'azienda ferroviaria dovrebbe essere perciò vicino a questo limite, ma in realtà sopporta costi fra 4,50 e 5,50 lire il chilowattora. Perché? Perché quest'anno si trova nel bilancio delle ferrovie dello Stato un aggravio nel capitolo della energia elettrica di due miliardi e mezzo? Forse i provvedimenti C. I. P. gravano di tanto sulle ferrovie dello Stato, proprietaria e utente della « Larderello » o forse durante la presidenza Fascetti la « Larderello » ha aumentato le tariffe alle ferrovie? Si può sapere da chi compra l'azienda ferroviaria? A quali prezzi? In base a quali contratti? A chi vende?

La risposta a queste domande può spiegarci perché mai l'azienda ferroviaria compra a prezzi più alti e vende a prezzi più bassi. Cosa avviene nelle altre aziende delle ferrovie

e in quelle dove le ferrovie hanno la maggioranza azionaria? A Larderello avviene che la Centrale, titolare di un quinto del pacchetto azionario, ottiene per le aziende del suo gruppo un terzo dell'energia al costo di produzione. Quella energia va all'utente a prezzi normali. Forse le ferrovie riacquistano a prezzi di mercato l'energia elettrica che viene ceduta alla « Selt-Valdarno » o alla « Romana di elettricità » a meno di due lire, col risultato di far gravare sul bilancio delle ferrovie la differenza che può valutarsi in quattro miliardi all'anno? Quali sono i rapporti con le società del gruppo Centrale, a Larderello e con la Montecatini alla centrale di Bressanone? L'onorevole Mattarella, a proposito del vincolo in base al quale la Montecatini preleva a costi irrisori i quattro quinti della produzione di Bressanone, dichiarò al Senato di aver chiesto la risoluzione del contratto. È avvenuto? E se è avvenuto per Bressanone, può avvenire negli altri casi in cui vigono dei contratti, come a Larderello, che quanto meno sono a danno di uno dei contraenti, cioè delle ferrovie dello Stato?

Alcune domande precise si impongono per quanto riguarda la Larderello. Qual è la politica del Ministero dei trasporti in questa azienda di Stato, anzi « del popolo », come ebbe a dire l'onorevole Fascetti, ma in realtà subordinata alla « Centrale »? La produzione ristagna da anni. Forse non conviene alle ferrovie dello Stato sviluppare proprio qui la produzione che ha i più bassi costi? Ella sa che vi è la possibilità di un grande aumento della produzione, che questo è stato detto dalla Commissione parlamentare d'inchiesta, dal Governo quando fu presentato al Senato il disegno di legge n. 375 contenente nuove norme per lo sfruttamento dei vapori endogeni. È stato detto anni fa dal precedente consiglio d'amministrazione che nel 1954 si doveva arrivare a quattro miliardi di chilowatt annui di produzione. La realtà è che nel 1956 si è toccato con 1 miliardo e 779 milioni di chilowatt la produzione più bassa dal 1952 in poi!

Sa dire ella, onorevole ministro, chi impedisce lo sviluppo della produzione della energia elettrica, se non — come abbiamo altra volta dimostrato — la subordinazione al capitale monopolistico? Le ferrovie dello Stato hanno in concessione il territorio di ben quattro province (Pisa, Siena, Livorno, Grosseto) e le ricerche non superano un perimetro di 200 chilometri quadrati. Una parola chiara del ministro è attesa a proposito della

politica dell'energia, e specialmente a proposito della « Larderello » di cui lo Stato ha, se non la proprietà completa, tutta la responsabilità della sua politica aziendale, dei piani di sviluppo, delle ricerche e della produzione.

Oggi non vi è traccia di una politica produttiva, e nel bilancio, e nella relazione, non vi è nemmeno esplicita documentazione. Non vi è alcuna indicazione di una politica autonoma e di sviluppo della produzione di energia elettrica nelle quattro province toscane. La nostra posizione è chiara, ma non è solo la nostra, è la posizione unanime del consiglio provinciale di Pisa che rappresenta i suoi 360 mila abitanti: nazionalizzare la « Larderello », aprire all'esigenza di tutto il paese lo sfruttamento del bacino endogeno, dare più energia e a basso costo alla Toscana, all'azienda delle ferrovie dello Stato e al paese intero.

Ma, qual è la posizione del suo Ministero, onorevole Angelini? Il disegno di legge che, sia pure con tesi non totalmente da condividersi, si proponeva di dare un assetto diverso alla « Larderello » è stato all'ordine del giorno del Senato un anno e mezzo, poi è stato relegato fra quelli sospesi o ritirati. Perché? È stato il Governo o sono state altre forze o altri interessi ad impedirne la discussione? Non potete, certamente, darne la colpa al Parlamento!

E infine una domanda di ordine minore. La « Larderello » è un'azienda a partecipazione statale, e lo Stato ha il 77 per cento del capitale azionario. Per ora aderisce alla Confindustria; in realtà è diretta da uomini della Confindustria. Che direttive ha dato il suo Ministero, onorevole Angelini? Sarà distaccata? Seguirà la sorte di quelle altre che devono essere distaccate? Oppure si giocherà sull'equivoco che la legge sull'istituzione del Ministero delle partecipazioni statali non comprende nel suo elenco (ovviamente perché la « Larderello » è già inquadrata nel Ministero dei trasporti) questa azienda? Che orientamento ha dato ai suoi rappresentanti del consiglio di amministrazione?

Onorevole Angelini — permetta che, essendo della sua circoscrizione, le rivolga frequentemente degli appellativi anche personali — ella conosce meglio di me questo problema e sa come me che l'economia toscana non ritrae alcun beneficio dall'esistenza di così straordinaria ricchezza del suo sottosuolo. A quanto pare, nemmeno l'azienda ferroviaria ritrae alcun beneficio. Ma vi è chi se ne avvantaggia a danno dell'eco-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 OTTOBRE 1957

nomia italiana; sono le aziende del gruppo « La Centrale », e l'economia toscana è costretta ad importare a costi elevati (30-40 per cento di più) energia da altre zone, pur essendo la zona d'Italia dove si producono 1 miliardo e 800 milioni di chilowatt al più basso costo d'Italia e forse del mondo. Ella, onorevole ministro, lo sa perché vive in quella zona e perché ha presentato una proposta di legge sulla zona industriale fra Pisa e Livorno che ha suscitato una certa aspettativa, ma che sarebbe priva di effetto se non si volgesse a pro di quella zona e della Toscana la utilizzazione delle sue riserve endogene.

La responsabilità politica della direzione di questa azienda è del Ministero dei trasporti per legge e di fatto, ed è una responsabilità pesante verso tutta la Toscana e verso tutta l'Italia, sulla quale è necessario un chiarimento; ma soprattutto è necessaria una diversa politica che è stata indicata dalle maestranze, dalla popolazione e da tutti i rappresentanti del consiglio provinciale di Pisa.

Ho guardato i resoconti dei dibattiti sul bilancio dei trasporti e tutte le relazioni, ma non ho trovato che vi sia stata una chiara posizione del capo del dicastero dei trasporti su quello che si può e si deve fare nella « Larderello » per sfruttare quelle risorse che la relazione ministeriale al disegno di legge presentato al Senato, per citare una sola fonte e per giunta governativa, descrive come inesauribili e di tale entità da offrire una produzione illimitata, ad un costo straordinariamente basso. Ella deve spiegarci perché, in presenza di queste risorse, la produzione è diminuita nel 1955 rispetto al 1954 e nel 1956 rispetto al 1955.

Noi continuiamo a batterci per quella strada ed abbiamo fiducia che quella lotta possa vincere la resistenza del Governo e del monopolio, aprire nuove possibilità all'economia toscana e nazionale e unire nell'azione maestranze, masse popolari e ceti produttori, per liberare dalle strette del monopolio le risorse e le aziende pubbliche del nostro paese.

A sostegno di quello che ella può fare, onorevole ministro, noi diciamo che in quella zona, in Toscana, nella coscienza degli operai e dei contadini, di amministratori comunali, nella coscienza di piccoli e medi operatori economici v'è la volontà di unirsi e insieme risolvere questo problema attraverso la nazionalizzazione da noi indicata, v'è la volontà di dare alle nostre risorse di energia naturale piena utilizzazione produttiva nell'interesse

dell'economia della Toscana, dell'amministrazione ferroviaria, dell'intera collettività. Comprendo il Governo il senso democratico e profondamente innovatore della lotta delle popolazioni della zona dei vapori endogeni contro il pesante sfruttamento monopolistico.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Troisi. Poiché non è presente, si intende che vi abbia rinunciato.

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

« La Camera,

considerato il grave danno che deriva all'economia nazionale — specie in periodo della campagna degli agrumi e degli ortofrutti — dalla insufficienza delle navi-traghetto che collegano il continente alla Sicilia;

considerata la necessità di adeguare i trasporti alle esigenze richieste dal trattato del mercato comune europeo;

considerato che l'attuale tariffa differenziale per la Sicilia ha effetto poco rilevante, in quanto in media il costo dei trasporti ferroviari interferisce nei costi totali di produzione delle industrie siciliane in misura tripla o quadrupla di quanto non interferisca nell'Italia settentrionale, costituendo perciò una remora nociva agli investimenti nell'isola,

impegna il Governo

a provvedere alla costruzione di nuove navi-traghetto, di cui una adatta per il trasbordo degli automezzi, traghettati nel 1955 per l'imponente cifra di 69.306;

ad accentuare notevolmente le tariffe differenziali in vigore per la Sicilia;

a istituire per la Sicilia il servizio di spedizione di automobili al seguito dei viaggiatori, già in vigore sulla Roma-Milano ».

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

CALABRÒ Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, il bilancio del Ministero dei trasporti che stiamo esaminando mi sembra soprattutto influenzato da due preoccupazioni: da un lato la corsa al pareggio, già annunciata dal ministro Angelini, come prevista per l'esercizio 1962-63; dall'altro la necessità di adeguare il settore dei trasporti alle esigenze richieste dall'attuazione del trattato del mercato comune europeo.

Sani indubbiamente tali due criteri che impostano questo bilancio su due rotte su cui è bene da oggi procedere. Non vorremmo però che, dopo uno sperpero di miliardi,

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 OTTOBRE 1957

spesi, mi si consenta, con eccessiva facilità in zone in cui sono risultati effettivamente improduttivi, venisse bloccato il potenziamento delle ferrovie dello Stato in quelle regioni d'Italia ove molto ancora c'è da fare per disimpegnare responsabilmente i servizi dei trasporti.

Su questo argomento svilupperò il mio intervento. Ma prima di iniziare, mi sia consentito portare a nome del mio gruppo un elogio alla categoria dei ferrovieri ed al personale dell'amministrazione tutta del Ministero dei trasporti che così egregiamente servono la nazione. Colgo l'occasione per far presente i passi compiuti dalla « Cnsnal » presso il Governo al fine di segnalare alcuni difetti, relativi alla gerarchia ed alle carriere, dello schema di stato giuridico dei ferrovieri, pregando l'onorevole ministro di essere sensibile all'accoglimento; colgo l'occasione anche di chiedere, o tornare a chiedere, con insistenza l'accoglimento della richiesta di sistemazione dei lavoratori delle ditte che da anni eseguono lavori in appalto per conto delle ferrovie dello Stato.

Ciò premesso, passo a trattare, senz'altro, un primo fondamentale problema, quello del coordinamento, che il relatore definisce come « uno degli aspetti essenziali per una buona politica economica dei trasporti », addentrando subito in una breve e chiara posizione fra attribuzioni, competenze, contrasti e divergenze degli organi che emanano disposizioni per la regolamentazione del traffico in Italia.

Noi del movimento sociale abbiamo da tempo chiaramente indicato la nostra opinione in merito. È da anni che lo invociamo questo coordinamento. Ricordo che in un mio intervento nel 1953 fui molto esplicito a nome del gruppo. Ebbi a dire: « Chiediamo il passaggio dal Ministero dei lavori pubblici al Ministero dei trasporti della direzione generale della viabilità ordinaria e delle nuove costruzioni ferroviarie, nonché dell'« Anas ». Si votò in tale occasione — ricordo — un ordine del giorno presentato dall'attuale ministro onorevole Angelini. Ora aspettiamo, almeno per quanto riguarda la decisione presa con quell'ordine del giorno, sebbene per noi è urgente anche cominciare a parlare di coordinamento dei trasporti e dei traffici di ogni qualsiasi forma, siano essi di terra, di mare, di cielo, di fiumi, di laghi, di... pianeti (per quando sarà). Il principio che deve ridare il coordinamento è un principio di coesistenza fra tutti i mezzi di trasporto; evidentemente questo lavoro di coordinamento deve essere

operato col criterio della massima utilità sociale ed economica.

Ed al lume di tale criterio voglio pensare che il ministro Angelini si sia orientato predisponendo l'attuale piano quinquennale; poiché è perfettamente inutile predisporre un potenziamento delle ferrovie dello Stato in una zona dove già è palese la netta preferenza per altri mezzi di trasporto che non siano i carri ferroviari, o in quelle zone dove è prevista la costruzione di reti di strade e autostrade tali da lasciar pensare che gli utenti abbandoneranno presto la rotaia per la strada.

Il problema del coordinamento è soprattutto un problema di limitazione nell'attività di quei mezzi di trasporto che appaiono superati ed il cui impiego diventa antieconomico, mentre v'è modo di servire con più comodità l'utente: cercare perciò di ottenere un ragionevole equilibrio di impiego fra tutti i mezzi di trasporto, sicché ognuno di essi apporti il massimo vantaggio sociale ed economico al paese ed all'utente.

Evidentemente tale finalità richiede, innanzitutto, il coordinamento e la riunificazione degli organi competenti oggi distribuiti in due, tre, quattro e forse più ministeri.

Vorrei, per esempio, in occasione della discussione del bilancio dei trasporti, parlare delle linee aeree, della navigazione marittima, delle autostazioni, dei compiti della polizia stradale, la quale, ad esempio, sollecitata dai prefetti (a loro volta sollecitati dalle società di trasporti), si preoccupa di ritirare il libretto di circolazione — che viene poi trattenuto per un mese — a qualche poveraccio di autista che per guadagnare 100 lire si sofferma a prendere qualche cliente nella piazza del paese, tralasciando così di adempiere importanti funzioni in posti dove sarebbe più utile la sua presenza per evitare e prevenire sciagure stradali. Parlo di prevenire e non di reprimere, perché quando ci è scappato il morto è inutile ogni repressione, ed a me pare che si sia fatta strada nella convinzione di parecchi agenti che il loro compito sia più quello di reprimere che di prevenire.

Comunque, penso che, anche se manchi qualche bollo a qualche patente, sia preferibile cercare di evitare incidenti luttuosi dovuti al mancato spegnimento, ad esempio, degli abbaglianti ed alla osservanza delle norme per la circolazione stradale. Certo, gli agenti della polizia stradale vanno elogiati per le mansioni che esplicano e per la responsabilità con cui dette funzioni esplicano, ma

sono pochi per l'ingente traffico esistente sulle strade italiane e quindi devono più espletare un servizio mobile che un servizio statico, dietro una curva o altro.

Apparirebbe logico, dicevo, parlare in occasione del bilancio dei trasporti di tali argomenti, ma, data l'attuale organizzazione dell'amministrazione, ciò non è possibile. Mi sia consentito però nel mio breve intervento qualche accenno ai problemi riguardanti la coesistenza della rotaia con la strada.

Riteniamo indispensabile che un coordinamento avvenga al più presto, per evitare che vengano fuori provvedimenti inapplicabili (quale quello, ad esempio, dello scorso aprile sul limite massimo di velocità di 40 chilometri orari « nei tratti di strade statali o provinciali scorrenti nell'interno degli abitati ») e per far sì che una organicità del traffico si abbia in tutta Italia, con un'unica visione integratrice, e non con visioni incomplete, per cui si verifica che si costruiscono nuove strade ed autostrade dove già esistono sufficienti ed idonee reti ferroviarie, mentre si costruiscono e si potenziano reti ferroviarie là dove esistono buone reti stradali che finiranno con l'assorbire prima o poi ogni movimento di merci; al contrario, non si costruiscono né strade, né autostrade, né reti ferroviarie dove non esiste niente.

Per quanto detto riteniamo indispensabile, di fronte alla giornaliera dilatazione del fenomeno della motorizzazione, una riorganizzazione degli organi direttivi e periferici del Ministero dei trasporti. Una nuova adeguata strutturazione si impone anche in previsione degli sviluppi, facilmente prevedibili, del domani.

Se l'azienda delle ferrovie dello Stato è organizzata ed efficiente, non altrettanto possiamo dire della motorizzazione, su cui gravano ogni giorno nuove, complesse attribuzioni, che non possono fermarsi a meri compiti di controllo. E le lacune e i disordini che si lamentano non sono certo da attribuirsi al personale, che è del tutto all'altezza del compito, ma alla inadeguata strutturazione del Ministero dei trasporti. Ecco perché, senza dilungarci poiché pensiamo che il problema non può essere sfuggito alla sensibilità del ministro, attendiamo in proposito di conoscere il pensiero dell'onorevole Angelini.

Quanto alla politica dei trasporti, secondo noi occorrerà muoverci su queste linee. Innanzitutto, il potenziamento delle grandi linee di comunicazione. Ciò appare evidente per la naturale conformazione della penisola

italiana e per permettere il libero movimento di uomini, mezzi e merci dentro la stessa Italia, prima che sia possibile parlare di libertà e facilità di movimento di uomini, mezzi e materiali tra paesi vari e continenti vari.

È indispensabile, pertanto, provvedere al potenziamento, alla completa elettrificazione e al completamento dei doppi binari almeno delle linee di grande comunicazione che intersecano l'Italia. Ricordo a tale proposito di avere presentato un ordine del giorno sempre nel 1953 — approvato a larga maggioranza dalla Camera — con cui si chiedeva al Governo il compimento delle suddette opere sulle linee Milano-Lecce, Roma-Siracusa, Roma-Palermo. Parlare della integrazione economica prevista dal mercato comune europeo lasciando l'agricoltura del sud senza possibilità di far pervenire i propri prodotti ai mercati di consumo per la insufficienza dei trasporti, significa camminare su una strada pericolosa. Ecco perché chiediamo con insistenza che si pensi al potenziamento di quelle grandi linee di comunicazione che sole permetteranno all'agricoltura italiana di sopravvivere. Non possono fiorire commerci là dove mancano grandi vie di comunicazione; e proprio per la deficienza dei trasporti il sud ha perduto inestimabili mercati.

In secondo luogo è da constatare che in Italia si viaggia ancora senza alcun *comfort* nei treni. Giunge notizia che in qualche treno d'Inghilterra sia stata già applicata anche la televisione. In Italia, da Roma in giù, spesso si viaggia senza posto a sedere; altro che *comforts* e televisione! Bisogna rendersi conto che oggi anche il turista va molto in fretta e vuol viaggiare comodo e bene, e vedere molto in poco tempo: treni sprovvisti addirittura del minimo indispensabile, possono orientare vere e proprie correnti turistiche, e dirottare per altre zone. Sono gli effetti del turismo organizzato, e tale oggi il turismo in gran parte è.

Non possiamo permetterci il lusso, pertanto, di perdere correnti turistiche dirette in alcune nostre regioni per colpa della deficienza delle nostre ferrovie. Non parlo poi delle difficoltà enormi che si incontrano per riuscire a prenotare un posto letto nell'unica vettura agganciata ai convogli diretti in Sicilia. Si è parlato anche di nuove vetture ferroviarie munite di compartimenti con poltrone allungabili. Ma dove stanno? Se non le si vedono sulle linee di grande comunicazione che attraversano tutta la penisola, non so in quali treni si possano trovare agganciate.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 OTTOBRE 1957

Ricordo, comunque, sempre nella visione della necessità di adeguare ogni nostra possibilità alle prevedibili esigenze derivanti dall'applicazione del mercato comune, che l'Italia, fra tutti i sei paesi aderenti, è quello che può offrire il suo sole, il suo cielo, le sue bellezze naturali e artistiche per riceverne in cambio valuta pregiata. Ora, se le nostre ferrovie non saranno adeguate e munite di tutti i *comforts* necessari, il turismo trascurerà molte località italiane. Oggi esiste il turismo di movimento, più che il turismo di soggiorno: facilitiamo pertanto le esigenze del turismo moderno.

Non riesco a capire, ad esempio, come mai sia stata data possibilità di spedire le automobili al seguito del viaggiatore da Roma a Milano e viceversa, pure essendo detta zona percorsa da buone strade, mentre non è stata concessa la identica possibilità ai viaggiatori che vogliono attraversare l'Italia da Roma alla Sicilia, ove invece affrontare un viaggio in automobile è fatica improba.

Si riscontra, inoltre, la necessità della istituzione di treni-crociera per il turismo sociale ed interno. Abbiamo constatato che le ferrovie dello Stato organizzano treni-crociera per paesi europei. Noi pensiamo che l'iniziativa potrebbe essere sfruttata anche all'interno: infatti moltissimi italiani che non hanno la possibilità economica di visitare paesi stranieri, si spingerebbero volentieri a visitare regioni e città italiane. Non è da pensare che tale movimento dal punto di vista commerciale non apporterebbe alcun risultato.

Il turismo interno oltre che far conoscere l'Italia agli italiani e permettere l'avvicinamento più frequente di gente di varie regioni, potrebbe anche essere fonte di ricchezza per località turistiche di fama non internazionale, lanciando verso l'affermazione turistica nuove località, determinando movimenti nell'economia nazionale, attuando forse anche una funzione di compensazione nella redistribuzione della ricchezza, poiché enormi sono i benefici per un piccolo comune italiano derivanti dall'essere meta di correnti turistiche interne della propria regione e di altre regioni. Particolare beneficio indubbiamente ne ricaverebbero anche le ferrovie dello Stato.

Qualche dato sulle presenze in alberghi dei clienti nazionali può servire a illustrare meglio il fenomeno del turismo interno. Nel 1955, a fronte di 5.182.245 clienti esteri con 14.656.775 presenze, si sono avuti 11.250.312 clienti nazionali con 32.221.367 presenze.

Nei confronti del mercato interno, pertanto, il turismo nazionale si comporta nello stesso modo di una qualunque altra attività economica ed esercita una chiara azione sui consumi e sui prezzi.

Da ultimo, è molto chiara la necessità, per una buona politica dei trasporti, di investire in quelle zone ove non esistono altri servizi, perseguendo così sane finalità sociali, e di investire ove si presentino prospettive di buoni utili, perseguendo finalità economiche.

Onorevole ministro, ho qui con me due cartine dell'Italia, che le potrei mostrare: una in cui sono riportate tutte le strade e le autostrade; un'altra in cui sono riportate tutte le linee ferroviarie. Ella vedrebbe benissimo la grande differenza esistente fra il settentrione, il meridione e le isole. Ma le bastino i dati che mi permetto sottoporre all'attenzione della Camera.

Per la rete stradale abbiamo le seguenti lunghezze: Italia settentrionale 94.465, Italia centrale 33.300, Italia meridionale 29.578, Sicilia 8.619, Sardegna 4.700.

Tenendo conto della media nazionale, lo sviluppo in più o in meno per le circoscrizioni sopraindicate risulta essere il seguente: Italia settentrionale più 22.950, Italia centrale più 1.096, Italia meridionale meno 12.925, Sicilia meno 6.723, Sardegna meno 3.235.

Queste cifre possono darle un'idea della esigenza di strade ferrate nel sud, ove non esistono, o almeno esistono in stato di insufficienza, strade automobilistiche. Ciò spiega anche il fenomeno per cui mentre il trasporto merci nelle regioni più progredite d'Italia si effettua sulle autostrade e sulle strade, notandosi una contrazione notevole nel trasporto merci da parte delle ferrovie dello Stato, nel meridione, e particolarmente in Sicilia, il trasporto a mezzo ferrovia è in continua ascesa. Si arriva pertanto alla conclusione che un investimento può tornare utile dal punto di vista economico là dove l'indice del trasporto merci da parte delle ferrovie è in continua ascesa.

Ella conoscerà sicuramente, onorevole Angelini, il rapporto della commissione economica per l'Europa, rapporto in cui è tra l'altro testualmente detto: « Si è visto in Italia come per motivi politico-elettorali, si sono profusi centinaia di miliardi nella ricostruzione di tutta la rete ferroviaria pre-bellica senza distinzioni tra linee tradizionalmente passive e linee di reale interesse economico. Si è rifatto tutto e si sono così ampliate le passività ognora crescenti per quanti accorgimenti contabili si vogliono escogitare ».

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 OTTOBRE 1957

È necessario pertanto modificare coraggiosamente il piano di investimento, ridimensionare i piani di potenziamento e non continuare a spendere miliardi per potenziare o ricostruire ferrovie al servizio di regioni o zone dove le esigenze dei trasporti sono già soddisfatte da servizi di automezzi sia per viaggiatori e sia per merci.

Si parla tanto, onorevoli colleghi, di zone depresse. Uno dei motivi principali di depressione del meridione e delle isole è proprio la mancanza di strade, autostrade e strade ferrate; non si risolve il problema delle zone depresse finché non sia risolto il problema dei trasporti e dei traffici.

In Sicilia, inoltre, il fabbisogno delle strade, in base ai dati da me letti, appare di 6.723 chilometri, ma in verità ne occorrono di più se si considera il minor beneficio stradale per ragioni orografiche; con un coefficiente riduttivo del 15 per cento, il fabbisogno si eleva subito a 9.024 chilometri. Malgrado ogni sbandieramento, è qui da rilevare che la percentuale delle spese dello Stato per opere pubbliche in Sicilia è stato inferiore alla percentuale demografica e superficiana.

Né le cose si spera che possano migliorare per il meridione. La legge Romita n. 463 del maggio 1955 comincia a dare i suoi frutti, sì, ma nel settentrione. Sono convinto comunque che essa non risolverà affatto il problema delle autostrade in Italia e tanto meno il problema delle autostrade nel sud. Infatti la stessa disposizione che fissa in almeno il 25 per cento gli stanziamenti da farsi per autostrade del meridione resterà, credo, inoperante, perché il concessionario ha facoltà di scelta fra strade più redditizie nel settentrione e strade meno redditizie nel meridione. Detti stanziamenti del 25 per cento è da prevedere perciò che resteranno inutilizzati. La realtà dei fatti conferma purtroppo questa tesi, a due anni di distanza dalla uscita della legge. Comunque, non essendo questa la sede competente — giacché l'invocato coordinamento non arriva mai, mentre la confusione aumenta sempre — tralascio l'argomento.

Ho voluto solo darle un'idea, onorevole ministro, per dimostrarle come sia conveniente investire per due ragioni, di ordine sociale, innanzi tutto, e di ordine economico, poi, nel meridione d'Italia le disponibilità del suo bilancio.

In Sicilia le cose vanno male ed ella lo saprà, signor ministro, per quante volte lo avrà sentito ripetere. Sull'argomento ho preso

la parola parecchie volte, ed in occasione dell'ultimo bilancio dei lavori pubblici ho avuto formale promessa in Parlamento dal ministro Togni che verrà personalmente in Sicilia per rendersi conto dello stato delle strade. Per quanto riguarda l'attrezzatura dei porti, ho ottenuto un finanziamento cospicuo, per quanto insufficiente, per i porti di Catania e Riposto. Per quanto riguarda le ferrovie dello Stato, ottenni, attraverso un ordine del giorno da me presentato nei bilanci precedenti, lo stanziamento indispensabile per il rifacimento della stazione ferroviaria di Catania e l'impegno, attraverso un altro ordine del giorno approvato in maggioranza dalla Camera nel 1953, « di portare a termine le opere di elettrificazione e di completamento del doppio binario, delle linee Milano-Lecce, Roma-Siracusa, Roma-Palermo »; inoltre la Camera approvò, nella seduta del 24 ottobre 1953, l'ordine del giorno che invitava il Governo « ad aumentare sulle linee suddette il numero dei treni e delle vetture e la dislocazione di automotrici atte a disimpegnare i servizi regionali ».

Oggi torno di nuovo alla carica con lei, e comincio con dei dati, per darle un'idea di come sia aumentato il traffico in Sicilia. Nel 1955, le 6 navi-traghetto in funzione hanno traghettato 4.534.673 viaggiatori, 377.129 carri carichi (in confronto ai 112 mila del 1938); hanno traghettato inoltre 86.690 carri vuoti e 54.959 tra carrozze e bagagliai. Il traghetto degli automezzi è stato imponente, raggiungendo una cifra di 69.306 automezzi. Sono gli ultimi dati in mio possesso, oggi dette cifre saranno verosimilmente aumentate...

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Nell'ultimo esercizio il numero degli automezzi traghettati è di 90 mila.

CALABRÒ. Come vede, signor ministro, avevo colto nel segno; del resto era facile, perché lo sviluppo è progressivo ed aumenterà ancora, specie in considerazione dell'impulso che deriverà dal piano di incremento economico che il governo regionale attua. Le ferrovie dello Stato, di fronte a tale imponente aumento dei bisogni dell'isola, non possono essere una palla al piede per lo sviluppo economico della regione.

È necessario convincersi che l'economia siciliana interessa moltissimo l'economia nazionale, e che l'economia siciliana è legata al collegamento dei traffici e dei trasporti con il continente. Il ponte è sfumato e di costruzione di ponti non se ne parla più: ma, almeno vorrete finalmente collegare in

maniera funzionale ed efficiente la Sicilia col continente aumentando il numero delle navi-traghetto e la disponibilità delle invasature!

Più volte mi sono intrattenuto su questo argomento. Nella discussione di un precedente bilancio dei trasporti e con parecchie mie interrogazioni sollecitai già la soluzione di tale problema. Feci presente all'allora ministro Mattarella la necessità, tra l'altro, di una nave-traghetto a doppia invasatura adatta per il trasbordo degli automezzi, poiché le manovre e le operazioni di carico e scarico risultano noiose, oggi, oltre che pericolose (si effettuano a marcia indietro su pontili, tra rotaie e scambi); sostenni la necessità della riduzione delle tariffe che detti automezzi pagano per il trasporto. Sa ella, onorevole ministro, che se un commerciante di Messina vuole spedire a Reggio Calabria, cioè a 8 chilometri di distanza, un autotreno di merce spende dalle 40 alle 60 mila lire in più di quanto non spenda un commerciante di Milano o Torino che spedisca la stessa merce a Reggio Calabria? Questo perché gli pesano due volte l'autotreno, per il viaggio di andata e per quello di ritorno, oltre il carico, e paga una considerevole cifra a tonnellata.

Sa ella, onorevole ministro, che il turismo automobilistico nazionale e straniero trova una remora nell'ingresso in Sicilia per le quote eccessive che si devono pagare per il trasbordo degli automezzi? Sa ella che molti professionisti e rappresentanti di commercio hanno necessità di toccare giornalmente le due città (che poi in effetti sono da considerarsi un'unica grande città, legata com'è l'una alle sorti e al commercio dell'altra) e giornalmente sono costretti a pagare per il trasbordo della propria macchina la considerevole cifra di 5 mila lire?

Per queste considerazioni esposte, insisto per la riduzione delle tariffe di traghetto, per la costruzione di nuove navi, di cui una adatta al trasbordo automezzi, per la costruzione delle invasature sufficienti nei porti, per la riduzione del tempo impiegato al traghettare. Forse così si potrà evitare anche l'ingente danno che deriva al commercio degli ortofruttili e degli agrumi siciliani, poiché finalmente si potrà vedere giungere in tempo il numero dei carri vuoti sufficienti per il carico e la merce non correrà il rischio, dopo giorni di sosta agli scali di partenza e giorni di sosta allo scalo di Messina, di raggiungere deteriorata i mercati di consumo, rischiando di perderli a beneficio di prodotti

ortofruttili e di agrumi provenienti ben più freschi da paesi stranieri.

Anche gli scali ferroviari sono inadeguati e inadatti. Ricordo a tale proposito che nel 1954 si sono caricati in Sicilia 343.655 carri; per il 1960 si prevede il carico di 485.000 carri circa: cioè un aumento di circa il 42 per cento, mentre per la produzione dell'isola è previsto uno sviluppo in più del 63 per cento.

E allora? Ecco perché parlavo di palla al piede: come volete rilanciare le zone depresse se i trasporti bloccano tutto? Bisogna rendere fluido il traffico merci; è indispensabile ampliare gli scali, creare spaziosi parchi di sosta, di carico e scarico: le segnalo almeno Catania, Milazzo, Riposto, Barcellona, Agrigento, Augusta, Lentini, in specie questa ultima da dove parte un considerevole numero di carri merci.

Devo rilevare inoltre un incidente che spesso accade: gli esportatori pagano le tariffe di spedizioni con treni diretti ed invece sono serviti da accelerati.

Per non dilungarmi troppo, mi limito soltanto ad accennare agli altri problemi più urgenti del servizio ferroviario in Sicilia.

È necessario ampliare, innanzi tutto, lo smistamento nelle stazioni di grande traffico, ed al tempo stesso è urgente provvedere al rinnovamento dei binari, poiché in molti tratti, da quando si costituì l'Italia, non sono mai stati toccati, provvedere al consolidamento delle opere d'arte esistenti ed al rafforzamento delle travate metalliche. Solo, infatti, grazie a tale opera di potenziamento potremo avere convogli più veloci e più potenti.

È indispensabile, altresì, provvedere per motivi che non mi dilungherò ad illustrare, al prolungamento dei binari ed all'impianto dei terzi binari di incrocio in moltissime stazioni della Sicilia, ed installare posti di movimento intermedi tra le stazioni più distanti, potendosi, così, guadagnare tutto il tempo perduto nel caso di spostamenti di incroci. Occorre creare subito raccordi con tutte le zone industriali costituite, e procedere alla costruzione dei doppi binari elettrificati per i tratti Messina-Palermo e Messina-Siracusa.

A proposito di Siracusa, riferendomi ad una interrogazione presentata fin dal 1953, richiamo l'attenzione del ministro sulla necessità che si provveda alla eliminazione di quell'antiestetico ed antieconomico terrapieno che divide la città in due tronchi.

E ancora: la tariffa differenziale in vigore per la Sicilia ha effetto poco rilevante,

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 OTTOBRE 1957

poiché in media il costo dei trasporti ferroviari grava sui costi totali di produzione delle industrie siciliane in misura tripla e quadrupla di quanto non gravi sulle industrie dell'Italia settentrionale, costituendo così una grave remora agli investimenti in Sicilia. Occorre accentuare notevolmente la tariffa differenziale e voglio augurarmi che il ministro, resosi conto di questa necessità accetti il mio ordine del giorno presentato in proposito.

Mi rendo conto che queste opere comportano un investimento sensibile di capitale. La spesa calcolata globalmente è di lire 42.500.000.000; però una spesa di lire 4.746.000.000 risulta compresa nel nuovo prestito del consorzio opere pubbliche, altra spesa di lire 12.145.000.000 fa parte del piano Vanoni. La spesa residua risulterebbe di 26 miliardi, cifra indispensabile se si vuole effettivamente che lo sviluppo economico dell'isola non venga attardato dalla arretratezza delle ferrovie.

Il progresso, onorevole ministro, cammina sulle strade e sulle rotaie ed è impossibile parlare di rilancio ove manchino le strade e le rotaie. Nel momento in cui si provvede al traforo del monte Bianco per congiungere l'Italia con l'Europa, prepariamoci, per far sì che il generoso meridione, nei suoi prodotti agricoli come anche in tutti gli altri suoi prodotti, non venga surclassato dalla concorrenza straniera, a collegare bene le regioni tra loro e le isole col continente.

Prima di pensare a facilitare il movimento di uomini, merci e servizi tra l'Italia e i paesi del mercato comune, è indispensabile facilitare il movimento di uomini, merci e servizi tra le città d'Italia.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole De Capua, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno, firmato anche dai deputati Colasanto, De Biagi e Priore:

« La Camera,

considerata l'attuale situazione degli assuntori delle ferrovie dello Stato,

fa voti

che i problemi giuridico-economici e sociali degli assuntori ferroviari vengano sollecitamente risolti anche con un adeguato trattamento previdenziale ed assistenziale e con la regolamentazione dello stato giuridico della categoria, tenendo presente la legge 14 febbraio 1949, n. 40 ».

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

DE CAPUA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nella prima decade del mese in corso, nella città di Genova, ha avuto luogo il V convegno internazionale delle comunicazioni, « messaggio di lavoro e di fede ai popoli di tutto il mondo ».

Studiosi e tecnici di primissimo piano hanno affrontato, discusso, analizzato il tema della politica dei trasporti, inserendo in essa argomenti e problemi specifici all'applicazione dell'energia nucleare nella marina mercantile, problemi specifici alla indagine sullo sviluppo dei trasporti aerei, insieme ai problemi che logicamente ne scaturiscono in campo ferroviario, stradale e marittimo.

Mi sforzerò di tenere presente quanto ho appreso da quelle giornate di studio scientifico e di disamina razionale e metodica nello svolgimento del mio odierno intervento sui trasporti ferroviari: anche quando verrò ad accennare alle necessità della mia gente e alle questioni, ancora insolte, esistenti nelle province del mio collegio elettorale.

In materia di trasporti ferroviari, a sentire parlare taluni, tutto va male. Bene ha fatto, invece, l'onorevole relatore a porre in risalto « la gigantesca opera di ricostruzione di tutti i mezzi di trasporto terrestri », e penso che nessuno sia tanto immemore da poter smentire che questa affermazione valga soprattutto per i trasporti ferroviari.

Oggi, onorevole ministro, dopo aver ricostruito, occorre coordinare la materia dei trasporti ferroviari, perché la constatazione del persistente *deficit* del bilancio della nostra massima azienda di Stato (massima, almeno sino ad oggi) merita l'attenzione di ciascuno di noi e richiama la pubblica opinione.

Non sorge anche e specie da questo motivo, la polemica « strada o rotaia »? Il problema dei trasporti su rotaia non si risolve con un colpo di bacchetta magica, anche se ella, onorevole ministro, di miracoli ne ha fatti parecchi. Se si desidera contenere il *deficit* dell'azienda (*deficit* che tanto pesa, di riflesso, sul bilancio dello Stato, quindi sui contribuenti, quindi sulle capacità di produzione e di consumo della economia italiana) bisogna puntualizzare i mali e logicamente provvedere.

Concordo con quanti affermano che i trasporti su rotaia sono tuttora insostituibili per le grandi distanze e per le relazioni internazionali, e che, tenuta presente la conformità geografica del nostro territorio, bisogna costituire due grandi linee interne di comunicazione rapida tra il sud e il nord. Ma non posso condividere la tesi di quanti vorrebbero

e sono portati a trascurare le linee ferroviarie trasversali e di raccordo.

In materia di tecnica, continuo è il superamento dell'*optimum* e bisogna assicurare servizi sempre più efficienti, sempre più moderni, per ottenere — come dice il relatore — « maggior afflusso di clientela ». Ma non si può continuare a servire località che dimostrano di non poter alimentare adeguatamente i traffici — si noti che non ho detto sufficientemente — né si può essere a lungo incerti quando si dimostri evidente l'opportunità di ridimensionare e, quindi, di abbandonare linee con troppo scarso traffico.

Guardiamo i problemi delle mie province. Sono stato, onorevole ministro, fra coloro che hanno strepitato per la soppressione del tronco ferroviario Cerignola-Cerignola Campagna, e non perché sul treno avevo assicurato il posto a sedere (spesso è accaduto anche a me di viaggiare... da uomo comune, in piedi o seduto in uno scompartimento di tutti; ma ho strepitato perché talvolta ho assistito all'assalto dei molti nella ressa comune di occupare i pochi posti disponibili di un autopulman. Sono ancora oggi portato a chiederle, onorevole ministro, il ripristino di tale tronco ferroviario che serve una popolazione di diverse migliaia di cittadini: ma non perché qualcuno rilevi da questa mia richiesta una contraddizione di metodo, dopo quanto avanti ho detto, o una inesistenza ed ingiustificata antipatia alle società automobilistiche e, tanto meno, a quella che oggi tale tronco gestisce. La società — posso affermarlo tranquillamente — sta facendo sforzi notevoli per venire incontro alle necessità, talvolta imprevedibili, di quel grosso paese. Chiederei piuttosto tale ripristino perché oserei affermare che una delle ragioni, la più importante, della insufficienza del traffico di quel tronco stava, come sta, nel fatto che la stazione terminale urbana si trova ad un lato del paese e che sarebbe stato sufficiente un servizio urbano di autotrasporti, di raccolta cioè dei viaggiatori dai vari quartieri, per accrescere detto traffico insufficiente, richiamando anche i « comodi cittadini » che non vogliono fare poche centinaia di metri con il cavallo... di san Francesco.

Onorevole ministro, l'occasione mi è propizia per rinnovarle l'invito, più volte manifestatole in sede privata, a voler assicurare le popolazioni interessate alla ferrovia Barletta-Spinazzola. Ed io, che oggi le rappresento, le chiedo le intenzioni del suo dicastero sulla futura soppressione, che pare più o meno

prossima. È una notizia che viene nei comizi elettorali da una certa parte e poi sparisce.

Questa mia domanda sia intesa nel senso giusto. Anzi rivolgerò questa parte del mio discorso anche ai miei elettori delle anzidette città: che la ferrovia resti perché è il mezzo di locomozione dei più, dei molti; ma chiedo anche ai cittadini di quelle zone interessate di non disertare la ferrovia nei giorni di pioggia e del solleone. Perché, se è doloroso abbandonare un tronco che è costato denaro, sudore e spesso sangue ai nostri predecessori, è anche doveroso concorrere tutti a far sì che il bene comune non perduri a dimostrarsi antieconomico e quindi dannoso. Forse che un qualsiasi agricoltore di ciascuna delle città interessate usa, nella quotidiana fatica, conservare il ramo secco o comunque malato all'albero fruttifero le cui radici sono robuste e vegete? Così nel rinnovare la mia richiesta di conservare la ferrovia ho adempiuto ad un dovere senza venire meno ad un altro, quello di porre nei giusti termini il problema nei confronti degli elettori e dei non elettori che qui mi hanno mandato per servirli tutti e non per ingannarli a scopi personali ed elettorali, che tornano di moda, ripeto, solo nei comizi, per poter concludere: governo ladro, governo ingusto, ecc.

Mi siano inoltre consentite poche parole sul problema della ferrovia Bari-Barletta che tanto interessa la provincia di Bari. Nel suo limpido, cristallino discorso al Senato del 4 luglio 1956, ella ha detto che « i lavori di costruzione dell'ultimo tronco della ferrovia Bari-Barletta (Bitonto-Bari) hanno subito un rallentamento per la necessità di concordare sul piano tecnico e su quello economico, la variante al tracciato del tronco di penetrazione nell'abitato di Bari, resasi necessaria per le necessità urbanistiche del capoluogo pugliese ».

Per continuare ad usare la sua espressione, onorevole ministro, la prego « di dare tutto il suo interessamento, affinché, nel termine più breve possibile, siano ultimati i lavori ». E a questo proposito desidererei una parola tranquillante nel suo discorso di replica. La « caffettiera del secolo », la « caffettiera » di cui si è parlato anche al Senato, senza caffè ma con molto fumo, deve cessare del tutto di esistere. E anche noi della provincia di Bari siamo pronti, come i napoletani dell'onorevole Colasanto, a farle un monumento; ma un monumento d'amore e di riconoscenza nei nostri cuori.

Nello stesso suo discorso del 4 luglio 1956, ella fu preciso ed esauriente circa i

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 OTTOBRE 1957

lavori di ammodernamento previsti, con una lunga serie di dati relativi ad opere di armamento, a sistemazione di fabbricati, a case cantoniere, ad apparati centrali, a segnalatori elettrici, al materiale rotabile (30 nuove automotrici, 13 locomotive *Diesel* e 27 rimorchiate), per la rete di 473 chilometri delle ferrovie sud-est. Sappiamo che i lavori di ammodernamento saranno ultimati entro il 22 marzo 1960, salvo proroga di un anno: gradirei, onorevole ministro, conoscere se è confermato che la concessionaria si è messa alacremente al lavoro per cercare di ultimare le opere previste nel più breve tempo possibile.

È stato da più parti affermato che la commissione interministeriale, di cui alla legge 2 agosto 1952, n. 1221, va proponendosi lo studio del progetto di ammodernamento e di prolungamento fino a Peschici ed a Vieste della ferrovia garganica, attualmente con stazione terminale, in aperta campagna, in località Calenelle. La prego, onorevole ministro, di voler sollecitamente curare la definizione di questa annosa carenza in materia di tecnica ferroviaria, perché ogni opera iniziata deve essere portata al suo termine naturale.

La realizzazione di quanto anche io le chiedo, opera lungamente attesa dalla popolazione garganica, mentre completerà il progetto di una ferrovia attualmente monca, apporterà un sensibile contributo al progresso dell'economia e del turismo di una delle più suggestive zone della nostra penisola.

Ho segnalato alcuni problemi particolari, ma vorrei chiederle se in materia di traffico ferroviario sia possibile veramente scernere il particolare dal generale.

In due anni sono state elettrificate nuove linee per 780 chilometri; altri 198 chilometri sono in corso di elettrificazione. Nel 1956 sono stati eseguiti lavori di elettrificazione per 356 chilometri, come appresso: linea Padova-Venezia 137 chilometri, linea Treviglio-Verona 114, linea Verona-Padova 82, linea Foggia-Pescara 123.

Desidero qui rinnovarle le grazie delle popolazioni meridionali, grazie già manifestate durante il viaggio inaugurale del tronco Bari-Brindisi-Lecce e del tronco Foggia-Benevento, per passare subito a pregarla di voler prendere sollecitamente in considerazione i problemi relativi al doppio binario ed all'ammodernamento di tali due tronchi. E a chi mi volesse tacciare di spirito egoistico, ritengo sufficiente rispondere che la richiesta è già contenuta nella brillante relazione del

collega Murdaca, dove si legge: « La forma geografica del nostro territorio che si protende stretto e lungo nel Mediterraneo, esige almeno due grandi linee intere di comunicazione rapida tra il sud ed il nord, per impedire ingorghi in punti di maggior traffico e nelle stagioni di maggior intensità di richieste ».

Non comprendo però perché il relatore del bilancio che discutiamo, mentre pone in rilievo la necessità dell'ammodernamento del tratto ionico Reggio Calabria-Metaponto-Taranto, non considera l'opportunità di completare il discorso — e l'opera — sostenendo uguale necessità per il tronco Taranto-Bari.

Il tempo non mi consente di dilungarmi, ma mi è sufficiente richiamare quanto in merito ebbe occasione di dire il collega Priore nel suo intervento dello scorso anno, e precisamente nella seduta del 17 aprile 1956. Ripeterò con lui e come lui, onorevole ministro, che per andare da Bari a Taranto, chilometri 87, si impiegano oltre tre ore e mezza !

Qui potrei fermarmi, se non avessi apposto la mia firma ad un ordine del giorno riguardante la categoria degli assuntori. Già l'onorevole Colasanto ha parlato forse dei dettagli; ma mi sia consentito almeno di additare i tre problemi di detta categoria, quelli relativi al conglobamento, alla pensionabilità del servizio, allo stato giuridico. E poiché essi riescono a far giungere anche qui l'eco delle loro aspettative, posso confidare che ella, onorevole ministro, saprà affrontarle e risolverle come ha già affrontato e risolto molti altri problemi, anche più gravi, del personale della sua amministrazione.

Gli assuntori, dei quali un certo numero è in tribuna, fidano in me; ma più ancora confidano nella sua opera.

Questo mio intervento, onorevoli colleghi, vada inteso con un solo scopo. È legittimo a ciascuno di noi chiedere il meglio, senza respingere e negare il buono già fatto; così come sarebbe ingiustificato dai reggitori della cosa pubblica concedere il meglio, solo perché si è fatto il buono. È riconoscendo il cammino percorso dalla sua amministrazione che desidero anch'io ringraziarla, a nome degli elettori del mio collegio che ella ha visto festanti intorno alla sua persona a Foggia, a Barletta, a Bari. E ringraziando lei, onorevole Angelini, desidero accomunare quanti con lei collaborano, tecnici, amministrativi, funzionari, a rendere sempre più efficiente questa nostra azienda ferroviaria che non pochi ci invidiano.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 OTTOBRE 1957

E bisogna che ringrazi anche... gli asuntori ferroviari, che oggi brontolano e avanzano legittime aspirazioni. Rivolgo prima a me stesso queste parole ultime e invito i colleghi Concas, Cerreti, ecc., a meditarle. Se noi riusciremo ad essere sinceri con la nostra coscienza, prima che con gli altri, in ogni nostra azione come in ogni nostro giudizio, questi liberi dibattiti ed il nostro comune lavoro potranno risultare veramente ammirevoli come deve essere. Quasi come una *summa* che, riconoscendo il cammino percorso dal nostro popolo, da ciascuno e da tutti, rilevi i problemi, le aspirazioni, le difficoltà e gli incitamenti che noi incontriamo lungo lo svolgimento della nostra quotidiana opera, per approfondire i contatti e le amicizie tra regione e regione di questo nostro paese, ed anche fra il nostro e gli altri popoli, in una stretta e fraterna indipendenza di collaborazione e di umano, pacifico, comune destino e di progresso civile. (*Applausi al centro*).

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

Passiamo agli ordini del giorno non ancora svolti.

Il primo è quello dell'onorevole Angela Gotelli:

« La Camera,

considerati gli inconvenienti e i disservizi che si verificano nel tronco di ferrovia che è ancora a binario unico tra Genova e La Spezia (in una linea cioè di grande comunicazione interna e internazionale e di particolarissima importanza locale, perché serve paesi che non sono ancora allacciati alla rete delle strade rotabili);

considerato il danno a cui l'amministrazione ferroviaria va incontro per essere costretta a istradare su una via più lunga e a forte dislivello, la Fornovo-Pontremoli, treni merci che potrebbero evitare il valico appenninico se la più breve linea lungo il *mar Ligure* non fosse, per il tratto di binario unico, eccessivamente congestionata;

tenuto presente il fatto che la notevole spesa affrontata in questi anni dall'amministrazione ferroviaria per il difficile tronco Corniglia-Manarola non può arrecare beneficio sensibile se il raddoppio non è realizzato in tutto il tratto, fino a Framura,

invita il Governo

a far proseguire i lavori di raddoppio senza deprecabili interruzioni ed indugi, disponendo finanziamenti adeguati ».

La onorevole Angela Gotelli ha facoltà di svolgerlo.

GOTELLI ANGELA. Vorrei richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sul grave e importante problema del raddoppio di un tratto di linea ferroviaria tra Genova e La Spezia. È una linea che regge un intenso, grande traffico in quanto unisce la Liguria e il Piemonte occidentale con la penisola, ed è di grande importanza anche internazionale, perché due linee internazionali, quella della frontiera di Ventimiglia e quella della frontiera di Bardonecchia-Modane si incanalano per questa ferrovia. Malgrado ciò, essa ha ancora 15 chilometri di binario semplice, con tutte le conseguenze che si possono immaginare, cioè con ingorgo dei treni di grande comunicazione, a cui si aggiungono gli accelerati adibiti al traffico locale

Se si tiene conto del fatto che in questa zona abbiamo paesi in cui non esistono collegamenti di strada rotabile, o si dispone solo di strade arrocate sulle alture del Bracco, si comprende come il treno sia l'unico mezzo di comunicazione per studenti, operai, impiegati, professionisti che devono recarsi quotidianamente al loro posto di lavoro. E quando i treni più importanti hanno qualche ritardo per guasti, per coincidenze ritardate. gli accelerati devono aspettare in qualche stazione cedendo il passo a treni più importanti. Sono talvolta ritardi notevoli che aumentano il disagio di queste popolazioni, anche se ora non abbiamo più i disservizi gravissimi dell'immediato dopoguerra.

Questi i guai dei viaggiatori: ma anche l'amministrazione ha i suoi guai. Questo binario unico deve smaltire tanto traffico locale, nazionale, internazionale, come può consentire anche il passaggio dei treni merci? I treni merci prendono una strada più lunga e più costosa, mentre l'amministrazione deve applicare le tariffe del percorso più breve. Convogli pesanti che non possono passare lungo il mare devono valicare due volte l'Appennino, congestionando così altre linee.

Ella, onorevole ministro, sa quanto la linea Fornovo-Pontremoli sia congestionata da treni merci. Qualche anno fa avvenne una tremenda sciagura, con sei o sette morti, proprio perché due treni merci si scontrarono su questa linea a forte pendio, con notevole traffico di passeggeri soprattutto nella stagione estiva, quando deve servire le affollate spiagge della Versilia e la riviera di levante. Mi dicono che per questo maggiore percorso non conteggiato l'amministrazione ferroviaria

abbia un danno di circa mezzo miliardo all'anno.

I lavori di raddoppio sono già cominciati nel tratto Corniglia-Manarola e alcuni anni fa si ebbe una grande ondata di entusiasmo. Ella, onorevole ministro, ne fu spettatore quando andò a dare il via ai primi lavori di raddoppio in uno dei tratti più difficili e costosi, ma sono tutte difficili e costose le opere stradali da eseguire sulle nostre rocce calanti a picco sul mare e che il mare, a sua volta, avventandosi con i marosi, contribuisce a rendere ancora più friabili e scoscese. Mi riferisco al tratto Manarola-Corniglia, che è in costruzione 8 metri più in alto rispetto alla vecchia linea ferroviaria per essere meno esposto all'azione marina. I lavori hanno avuto una battuta di arresto e si sta costruendo un raccordo fra il tratto di raddoppio nuovo e la vecchia linea esistente. Si profila pertanto il pericolo che ci sia una battuta d'arresto, rimandando a chissà quando la prosecuzione e il completamento del lavoro fino a Framura, cosicché il pur notevole sacrificio che l'amministrazione ha sinora compiuto con il parziale raddoppio finirebbe con l'essere di ben scarsa utilità.

Ma tutte queste cose, onorevole ministro, ella le conosce molto bene, se non altro perché il tratto cui mi riferisco è posto nelle immediate vicinanze della sua zona. Contiamo su di lei e le saremmo grati se ella ci desse assicurazioni sull'intenzione del Ministero di dar corso al più presto possibile a tutta l'opera, in modo da risolvere un problema che così da vicino interessa una zona popolata da gente laboriosa, industrie, e che è meta di un sempre crescente movimento turistico per le sue straordinarie bellezze naturali. *(Applausi al centro)*.

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

« La Camera,

considerata la crescente importanza economico-sociale che vanno assumendo le linee di comunicazione internazionale;

rilevata l'esigenza di collegare meglio i porti dell'alto Adriatico e di accelerare le comunicazioni, per il transito dei viaggiatori e delle merci, sulla linea Trieste-Vienna e Venezia-Vienna,

invita il Governo

e, in particolare, il ministro dei trasporti:

a) a portare a compimento il tratto Udine-Portogruaro della linea Venezia-Udine-Vienna;

b) a disporre uno studio per la realizzazione del raddoppio del binario nel tratto Udine-confine Austria, onde dare modo di ottenere un più rapido sviluppo nei trasporti ferroviari fra il porto di Trieste e di Venezia con l'Austria e i paesi del nord Europa ».

Ha facoltà di svolgerlo.

BIASUTTI. Il mio ordine del giorno chiede innanzitutto il completamento del tratto Udine-Portogruaro della nuova linea Venezia-Udine-Vienna, in quanto la realizzazione di tale opera consentirebbe la riduzione del percorso e faciliterebbe una maggiore affluenza di turisti austriaci e tedeschi, che con ritmo crescente stanno riprendendo la via dell'Adriatico.

Al secondo punto, l'ordine del giorno sollecita uno studio per la realizzazione del raddoppio del binario nel tratto fra Udine e il confine con l'Austria, onde dare impulso ai trasporti ferroviari fra i porti di Trieste e di Venezia e l'Austria e i paesi del centro-nord Europa. Mi rendo conto dell'importanza del problema ed anche della gravità della spesa, anche se non bisogna dimenticare che a favore della realizzazione di tale progetto militano ragioni non solo economiche e sociali ma anche politiche e psicologiche.

Da parte jugoslava, non solo si sta già costruendo un'autostrada che allaccia con l'Austria i porti di Fiume e di Pola, ma è in progetto la costruzione di una ferrovia che dovrebbe facilitare il traffico soprattutto delle merci dirette verso questi porti.

Il ministro dei lavori pubblici, onorevole Togni, si è reso conto della gravità della situazione e ha dato disposizioni all'« Anas » per studiare il problema dell'allacciamento dell'Italia, con un'autostrada che, da Trieste, attraverso il Friuli, ci unisca all'Austria. L'Austria ha già in corso i lavori sul suo territorio.

Mi auguro che anch'ella, onorevole ministro Angelini, voglia porre allo studio il problema e risolverlo, tenendo sì conto dei mezzi a sua disposizione, ma anche chiedendo l'intervento del ministro del tesoro e di tutto il Governo in quanto si tratta di una questione che interessa non solo la regione Friuli-Venezia Giulia ma tutta l'Italia nord-orientale e in particolare il porto e la città di Trieste.

PRESIDENTE. Poiché gli onorevoli Bernardi, Rapelli, Dazzi, Rubeo, Polano, Spallone, Priore, Roberti, Moscatelli, Bubbio e Cervellati non sono presenti, si intende che

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 OTTOBRE 1957

abbiano rinunciato a svolgere i loro ordini del giorno.

Rinvio il seguito della discussione alla seduta di domani per lo svolgimento dell'ordine del giorno Macrelli e per le repliche del relatore e del ministro.

Annunzio di interrogazioni e di una interpellanza.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e della interpellanza pervenute alla Presidenza.

SAMPIETRO. *Segretario*, legge:

Interrogazioni a risposta orale.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per sapere in base a quale criterio la direzione della televisione italiana metta a disposizione della propaganda di un partito politico, in occasione del suo congresso (partito socialdemocratico italiano), una trasmissione speciale, dopo il programma abituale.

« L'interrogante desidera ancora conoscere quali requisiti debba possedere un partito politico italiano per poter aspirare, in occasione dei suoi congressi, ad essere oggetto di una trasmissione speciale televisiva gratuita, accompagnata da allocuzione propagandistica di un giornalista radiofonico.

(3691)

« ANFUSO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per conoscere a che punto stia la pratica relativa al completamento della strada Biancavilla-Montalto-Etna (Catania), di cui due progetti sono stati da tempo inoltrati dal comune di Biancavilla alla Cassa del Mezzogiorno; quando si prevede il finanziamento dell'opera su citata, tanto attesa dalla cittadinanza per gli immancabili benefici per l'agricoltura locale e per il turismo etneo.

(3692)

« CALABRÒ ».

Interrogazioni a risposta scritta.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere se non intenda sollecitare — ai fini di avviare al più presto il lamentato stato di disagio del settore del turismo italiano — la presentazione del disegno di legge relativo al riordinamento della organizzazione turistica nazionale, al coordinamento dei competenti organi centrali, alla armonizzazione ed al po-

tenziamento, con opportuni provvedimenti e finanziamenti, degli Enti provinciali del turismo e delle Aziende autonome di cura e soggiorno.

(29382)

« CALABRÒ ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri degli affari esteri e della marina mercantile, per avere notizie della sorte toccata ai motopescherecci *Giovanni Federico* e *Arturo Pomello* della flottiglia di Giulianova, dirottati a Sebenico il 14 ottobre 1957, e sulle circostanze di fatto e di diritto del sequestro.

(29383)

« CAPALOZZA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se ritiene opportuno riparare all'ingiustizia commessa nei confronti dei sottufficiali ausiliari della polizia, già ricoprenti lo stesso grado nelle forze armate dello Stato, i quali furono arruolati nel 1948 nel numero di 2.000 — assieme a 25 mila guardie — e che nel 1949, avendo il requisito di essere celibi o di raggiungere una determinata altezza, furono inviati alle scuole di polizia per diventare guardie effettive, sicché oggi si trovano svantaggiati rispetto a quei loro colleghi, i quali, pur non avendo allora i requisiti per essere ammessi alle scuole, conservarono i gradi di sottufficiale e poi hanno potuto sistemare la propria posizione giuridica.

(29384)

« PRETI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno per conoscere se non ritenga opportuno disporre una sollecita e doverosa revisione delle disposizioni in base a cui si ritirano attualmente le patenti automobilistiche di guida.

« Accade infatti che, per infrazioni anche di lieve entità, si procede al ritiro della patente, danneggiando gravemente privati e ditte per i quali il mezzo di trasporto rappresenta un indispensabile strumento di lavoro.

« Per quanto suesposto l'interrogante chiede di conoscere se non si ritenga opportuno emanare precise disposizioni perché la patente di guida possa essere ritirata solo in casi di estrema gravità e cioè quando una vita umana sia stata stroncata per dimostrata imperizia del guidatore.

(29385)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se non ritenga di istituire le classi terza,

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 OTTOBRE 1957

quarta e quinta statali nel liceo scientifico di Agnone, in conformità dei voti più volte espressi dalle autorità e dalle popolazioni interessate alla vita ed alla prosperità di quella scuola in tale importante centro del Molise.

(29386)

« SAMMARTINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non ritenga opportuno disporre il sollecito inizio dei lavori per la costruzione di strade interne nei rioni Convento, 28 Ottobre e Monte Carmelo del comune di Barile in Vulture (Potenza), tenendo conto che nel comune in questione si è verificato l'assurdo della costruzione di nuove case per la cittadinanza, senza fornirle delle strade necessarie.

« Gli abitanti dei rioni di cui sopra sono costretti a transitare su terreni di natura argillosa e cretacea che durante l'inverno si trasformano in veri e propri pantani, talché raggiungere le abitazioni rappresenta spesso una vera e pericolosa avventura.

(29387)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non ritenga opportuno intervenire con l'urgenza che il caso richiede perché siano eseguiti al più presto i lavori di riattamento, ripristino e consolidamento sulla strada Balvano-Balvano scalo-bivio Marmo-Nazionale-Appio Lucano, recentemente sconvolta dalle piogge torrenziali che l'hanno resa del tutto impraticabile e pericolosa.

« Si tenga presente in proposito che la strada di cui sopra rappresenta l'unica via di comunicazione, oltre alla ferrovia, che unisce l'importante centro di Balvano ai capoluoghi di Potenza e Salerno e alla pretura di Vietri, per cui i lavori richiesti si rendono indispensabili per evitare che il paese sia tagliato fuori dalla vita civile.

(29388)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere se risponda al vero la notizia secondo cui sui 120 milioni stanziati per la Lucania, in applicazione della legge per i comuni montani, una cifra di ben 60 milioni sarebbe stata accantonata per la celebrazione della festa della montagna per l'anno 1958.

« In caso affermativo, l'interrogante chiede di conoscere i motivi che hanno determinato tale accantonamento, che contrasta in modo stridente con le necessità ognora crescenti dei piccoli comuni montani del Meri-

dione, ai quali spesso non possono essere corrisposti i contributi previsti dalla legge, per mancanza di fondi.

« Sarebbe, al contrario, indispensabile triplicare la somma da erogare in applicazione della legge ed estendere, come numerose volte richiesto dall'interrogante, i benefici in questione ad altri comuni che, pur non trovandosi al livello previsto, sono in condizioni economiche e sociali assolutamente deprecabili.

« Per quanto su esposto l'interrogante chiede di conoscere se non si ritenga doveroso soprassedere alle inutili spese per una festa della montagna, che si risolve, in definitiva, in una coreografica parata di personalità e non torna certo a vantaggio concreto dell'agricoltura montana italiana.

(29389)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere se non ritenga opportuno esaudire i voti della cittadinanza e delle autorità comunali del comune di Eboli, istituendo in quella sezione la fermata dei treni rapidi n. 453 e 454 per consentire ai viaggiatori di quell'importante centro e dei comuni che fanno capo a quello scalo, più rapide comunicazioni per Salerno-Napoli-Roma e per Potenza e Taranto.

(29390)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se è vero che il consiglio comunale di Palestrina (Roma) non viene riunito da circa un anno e, nel caso, per conoscere le ragioni per le quali la competente prefettura non abbia considerato doveroso un suo intervento, oltre che per imporre il rispetto formale della legge, che prescrive che il consiglio comunale debba riunirsi almeno due volte l'anno, per il motivo sostanziale costituito dal fatto che molti ed importanti problemi attendono di essere affrontati dallo stesso unico competente consiglio, quali, ad esempio, quello dell'approvvigionamento idrico della città, della sistemazione urbanistica della zona denominata Colle Martino, ecc.

(29391)

« CAMANGI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e di grazia e giustizia, per avere notizie circa:

1°) un rapporto del comandante la stazione dei carabinieri di Marliana (Pistoia) del maggio-giugno 1955, circa alcune irregolarità che si sarebbero verificate in quella civica amministrazione in merito a lavori eseguiti

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 OTTOBRE 1957

per l'allacciamento della sorgente di acqua potabile denominata « Belluccella »;

2°) una denuncia presentata dallo stesso comandante nel marzo 1956 alla competente procura della Repubblica per altre irregolarità della stessa amministrazione, riguardanti particolarmente il mancato pagamento del dovuto compenso ad un dipendente comunale incaricato del servizio di nettezza urbana in una delle frazioni del comune.

(29392)

« CAMANGI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e dei lavori pubblici, per sapere se siano a conoscenza che il comune di Ortona De' Marsi vendette ai naturali di Aschi Alto (ad esempio Di Silvio Antonio, Di Panfilo Marcellino, Di Silvio Filomena, Pece Angelo *alias* Mari Angelo, Pece Lucia, Pece Tommaso Anselmo, Di Silvio Arcangelo, Di Panfilo Umberto), giusta deliberazione emessa in data 4 febbraio 1932 dal commissario prefettizio del tempo cavaliere dottor Ambrogio Freda, delle casette antisismiche costruite a seguito del terremoto 1915 e che gli stessi versarono alla tesoreria comunale la somma stabilita;

che però il comune non provvide a stipulare il pubblico istrumento;

che — malgrado i naturali suddetti abbiano pagato la somma stabilita come prezzo — agli stessi venne imposto il pagamento di un canone annuo per l'uso di dette casette;

che, malgrado le reiterate richieste, il comune di Ortona De' Marsi (mentre aveva provveduto per alcuni dei naturali di Casali D'Aschi) non intese né provvedere alla cancellazione del canone dai ruoli, né stipulare il pubblico istrumento;

che il prefetto dell'Aquila intervenne e fece in modo che il canone fosse abolito e fosse disposto il rimborso delle somme pagate; che, dopo aver fatto ciò, il comune di Ortona ha di nuovo iscritto nei ruoli i canoni suddetti.

« Per conoscere, pertanto, quali provvedimenti intendono adottare in merito.

(29393)

« LOPARDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere quali provvedimenti ritiene di adottare per facilitare il rilascio del modello 69 ai mutilati ed invalidi di guerra, che ne abbisognano per pratiche amministrative, per concorsi o per altro, superando le attuali lungaggini della competente direzione generale pensioni di guerra.

« Il ritardo lamentato provoca giusto risentimento degli interessati che, a volte, per la carenza dei termini, specie nei concorsi, sono costretti a recarsi di persona negli uffici centrali di Roma, spostandosi anche da sedi lontane.

« L'interrogante chiede anche di conoscere se, con le debite precauzioni, non si ritiene di decentrare il rilascio di tali modelli autorizzando, almeno per i casi urgenti, gli uffici provinciali che potrebbero farlo in base ai documenti in loro possesso.

(29394)

« COLASANTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere lo stato della pratica relativa al completamento delle fognature nel capoluogo comunale di Roccaspinalveti (Chieti).

(29395)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere lo stato della pratica relativa all'approvazione ed al finanziamento del piano di ricostruzione del comune di Montenerodomo (Chieti) e se il ministro — in considerazione delle seguenti circostanze di fatto: a) che il comune di Montenerodomo posto ad oltre 1300 metri è il comune più povero della provincia di Chieti e, purtroppo, l'unico nel quale si sia effettivamente e comparativamente fatto di meno fra i comuni più gravemente sinistrati, per la ricostruzione; b) che la mancata attuazione del piano di ricostruzione ha impedito quasi totalmente la ricostruzione ad opera dei privati tanto che la situazione del comune, in questo settore, è rimasta pressoché la stessa dell'immediato dopoguerra — non ritenga di dovere disporre la sollecita approvazione e finanziamento del suddetto piano di ricostruzione venendo incontro per quanto possibile all'amministrazione comunale che si sta perdendo nell'aggravato *iter* burocratico della pratica.

(29396)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non ritenga opportuno disporre il sollecito finanziamento del secondo lotto del piano di ricostruzione di Marina di San Vito (Chieti), e la immediata esecuzione delle opere più urgenti allo scopo di impedire il grave danneggiamento delle opere già realizzate parzialmente con il primo lotto dei lavori che sono terminati da ben due anni.

(28397)

« GASPARI ».

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 OTTOBRE 1957

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere lo stato della pratica relativa all'approvazione del progetto esecutivo delle fognature della « Borgata Marina » del comune di San Vito (Chieti) ed alla emissione del relativo decreto formale di concessione del contributo.

(29398)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per avere notizia circa lo stato della pratica relativa all'allacciamento telefonico delle frazioni « Morelle e Monte Taverna » del comune di Furci (Chieti), e se non si ritenga di accelerare la pratica stessa in modo che l'allacciamento telefonico possa essere ultimato prima del prossimo inverno.

« Infatti, le suddette popolose frazioni e particolarmente la frazione « Morelle » nel periodo invernale restano completamente isolate dal capoluogo comunale in cui hanno sede tutti i servizi compresi quelli sanitari.

(29399)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere se risponda a verità che l'edificio postale di Gissi (Chieti) ultimato da sedici mesi non può ancora essere destinato all'uso per il quale fu costruito solo ed unicamente perché una ditta privata ritarda nella installazione di impianti tecnici e, nella ipotesi affermativa, come sia possibile che abbia luogo un così grave ritardo che, oltre tutto, sta arrecando non lievi danni all'amministrazione postale con il danneggiamento dell'edificio già costruito da sedici mesi ed abbandonato privo di ogni manutenzione.

(29400)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, allo scopo di conoscere se sia stata considerata la possibilità di un sollecito intervento della Cassa per il Mezzogiorno per risolvere la gravissima insostenibile situazione del rifornimento idrico del centro abitato di Colledimezzo (Chieti) ed, in modo particolare, se non si ritenga, senza pregiudizio della soluzione definitiva, di intervenire con ogni possibile urgenza per completare e ampliare il serbatoio al fine di permettere una migliore utilizzazione dell'acqua potabile disponibile.

(29401)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, allo scopo di conoscere se non ritenga opportuno sollecitare la costruzione, a cura della Cassa, dell'asilo infantile da tempo previsto per il comune di Frisa e che dovrebbe sorgere nella popolosa frazione di « Guastameroli » dove si avverte la vivissima necessità della sollecita costruzione di tale opera.

(29402)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere se e quali provvedimenti siano stati presi in ordine alla domanda di Airano Carlo fu Antonio, residente a Magliano Alfieri (Cuneo) già maresciallo dei carabinieri, per ottenere il pagamento degli assegni arretrati di pensione dal 24 ottobre 1953 al 19 settembre 1955. È da avvertire che l'ufficio provinciale del tesoro di Cuneo ha comunicato all'interessato la decorrenza del nuovo assegno solo dal 19 settembre 1955 e non dal 1° novembre 1953, come gli spetterebbe in base all'articolo 53 della legge 10 agosto 1950, n. 648, avendo egli presentato la domanda per riconoscimento dell'aggravamento della propria infermità fin dal 24 ottobre 1953.

(29403)

« BUBBIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere per quale motivo non sia stato tuttora provveduto in ordine alla domanda presentata fin dal lontano 5 febbraio 1952 (protocollo n. 600 della sezione mutilati di Alba) dall'ex combattente Boschis Ernesto fu Giuseppe, classe 1881, pensionato di sesta categoria, certificato di iscrizione n. 837608, residente a Barolo (Cuneo), per ottenere l'assegno di previdenza di cui all'articolo 41 della legge 10 agosto 1950, n. 648; data la tarda età del richiedente e le sue ristrette condizioni economiche, si attende un provvedimento sollecito.

(29404)

« BUBBIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere se e quale provvedimento sia stato preso a favore di Adriano Amoretti fu Rinaldo residente a Imperia il quale fin dal 12 ottobre 1955 ebbe a presentare alla direzione generale pensioni di guerra domanda di assegno vitalizio in base alla legge 10 marzo 1955, n. 96. L'interessato

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 OTTOBRE 1957

da oltre venti mesi è in attesa della emanazione del decreto di concessione, già fin dal 22 febbraio 1956 risultando compiuta l'istruttoria.

(29405)

« BUBBIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere —

premessi che il Ministero del tesoro — direzione generale della Cassa depositi e prestiti — in data 13 luglio 1950, con nota n. 9693, posizione n. 713220, ha aderito, in linea di massima, alla concessione del mutuo di lire 20 milioni per la costruzione dell'edificio scolastico del comune di Montagnareale (Messina);

che il Ministero dei lavori pubblici — direzione generale edilizia statale sovvenzionata — con suo decreto in data 3 ottobre 1955, numero 12822, registrato alla Corte dei conti il 26 ottobre successivo, registro 37, foglio 61, ha approvato per l'importo di lire 23.700.000 il progetto generale e per lire 20 milioni quello stralcio concernenti i lavori sopra indicati ed ha altresì concesso al comune di Montagnareale il contributo annuo costante per 35 anni nella misura del 5 per cento sulla spesa di lire 20 milioni pari a lire 1 milione annuo, da corrispondersi alla Cassa depositi e prestiti;

che il comune di Montagnareale, con deliberazione n. 14, del 1° dicembre 1950, ha chiesto il mutuo di lire 5.156.000, anziché di lire 20.000.000;

che l'amministrazione comunale di Montagnareale, perseverando sull'errore commesso con la delibera n. 14 sopra cennata, con deliberazione n. 25 del 30 giugno 1955, ha ribadito la richiesta di lire 5.156.000 anziché di lire 20 milioni come innanzi detto;

che il Ministero del tesoro — direzione generale della Cassa depositi e prestiti — con deliberazione del 18 dicembre 1951 ha concesso il mutuo di lire 5.156.000 al saggio del 5,80 per cento ammortizzabile in 35 anni con il contributo statale del 5 per cento, giusto decreto del Ministero dei lavori pubblici numero 12822 sopra citato;

che la Cassa depositi e prestiti con il modulo 28, categoria II, del 14 dicembre 1956, protocollo n. 76399, posizione n. 713220, ha concesso il mutuo suddetto stabilendo il relativo rateo;

che l'amministrazione comunale di Montagnareale, accortasi dell'errore commesso dalla precedente amministrazione, ha adottato

la deliberazione n. 22, del 28 febbraio 1957 (resa esecutiva dalla commissione di controllo nella seduta del 15 marzo 1957, col n. 6115, divisione II), ha chiesto il mutuo di lire 20 milioni e nello stesso tempo i benefici di cui alla legge regionale 7 agosto 1953, n. 46, e successive modificazioni;

che l'assessore regionale ai lavori pubblici, di concerto con l'assessore regionale del bilancio, con suo decreto n. 94644 del 25 marzo 1957, registrato alla Corte dei conti della regione siciliana il 2 maggio 1957, registro n. 10 (599), foglio n. 2, ha concesso al comune di Montagnareale un contributo integrativo nella misura dell'1,73632 per cento per la durata di anni 35 sulla spesa di lire 20 milioni, occorrente per provvedere alla esecuzione dell'opera sopra indicata, già ammesso al contributo in base alla legge 3 agosto 1949, numero 589, il cui onere ragguagliato è di lire 347.264 che sarà corrisposto direttamente alla Cassa depositi e prestiti;

che il primo esperimento d'asta fu eseguito nel marzo 1956 dalla precedente amministrazione per l'esecuzione dei lavori sopra cennati per l'importo di lire 20 milioni, convinta di avere perfezionato la relativa pratica di mutuo per tale somma;

che l'amministrazione non ebbe danni perché l'asta rimase deserta per mancanza di concorrenti;

che l'attuale amministrazione, succeduta a quella precedente, in giugno stesso anno 1956, indisse la nuova gara nel settembre 1956 ed i suddetti lavori rimasero aggiudicati all'impresa Salvatore Visalli da Messina per lire 20 milioni meno la ribassa;

che, nell'esprire, per la seconda volta, la gara, l'attuale amministrazione non sospettò che la precedente amministrazione avesse commesso il grossolano errore di avere, cioè, erroneamente perfezionato la pratica per lire 5.156.000 anziché per lire 20 milioni, soprattutto perché c'era già stato il primo esperimento di asta di uguale importo;

che della irregolarità degli atti l'amministrazione si è accorta solo a lavori iniziati; che l'impresa ha eseguito dei lavori per un importo pari a lire 5 milioni circa ed ha sospeso in attesa del perfezionamento della pratica, cioè dell'integrazione del mutuo, e con riserva di chiedere il risarcimento dei danni materiali;

che in data 31 luglio 1957 è stata inoltrata domanda al Ministero del tesoro — direzione generale Cassa depositi e prestiti — per

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 OTTOBRE 1957

la concessione del mutuo nella differenza di lire 14.844.000 — se e come è disposto a venire incontro alla situazione venutasi a creare nel comune di Montagnareale, situazione pregiudizievole che può essere eliminata solo con la concessione della differenza del mutuo.

(29406)

« DANTE ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere perché nella liquidazione dei sussidi terremoto del 1908 (testo unico 19 agosto 1917, n. 1399) acquistati dalla diocesi di Mileto (Catanzaro) in forza del regio decreto 20 febbraio 1927, n. 328 per essere applicati a saldo della spesa per la ricostruzione e riparazione degli edifici di culto terremotati (finanziati per il 50 per cento della spesa con i fondi del bilancio del Ministero dei lavori pubblici ai sensi dell'articolo 101 del testo unico 19 agosto 1917, n. 1399 e regio decreto 3 maggio 1920, n. 545, e per i due terzi della somma residua, e cioè per il 33,33 per cento, con i fondi del bilancio del Ministero dell'interno, ai sensi dell'articolo 7 del regio decreto 9 luglio 1926, n. 1954, ridotto successivamente al 13,33 per cento con lo stanziamento di lire 13.333.000 su un primo programma di lavori, per le varie diocesi calabresi interessate, su un presunto importo di lire 120 milioni) non s'intendono applicare le maggiorazioni di 50 volte, in virtù della legge 28 dicembre 1952, n. 4436.

« La ragione che potrebbe essere adottata, e cioè che i mutui residui vanno applicati ai lavori eseguiti e non a quelli da eseguire, non sembra agli interroganti idonea per i seguenti motivi:

1°) Lo stanziamento di lire 60 milioni del Ministero dei lavori pubblici, su un presunto importo di lire 120 milioni, e cioè del 50 per cento, non comprendeva e non poteva ovviamente comprendere tutti gli edifici di culto terremotati e che erano da ricostruire o da riparare.

2°) Lo Stato ha ritenuta e saldata la gestione delle riparazioni e delle ricostruzioni degli edifici di culto, liquidando per la legge 1 agosto 1941, n. 940 lire 10 milioni alle diocesi di Reggio Calabria, Bova, Oppido Marmertina, Nicotera e Tropea e Gerace, che si trovavano in gravi condizioni finanziarie e non potevano far fronte ai creditori, soprattutto per il mancato sussidio del 33,33 per cento del Ministero dell'interno, ridotto, come si è detto, al 13,33 per cento.

« Da questa transazione, per la quale i vescovi dovettero rinunciare a qualsiasi altra pretesa sui lavori eseguiti e ancora da eseguire, rimase volontariamente esclusa la diocesi di Mileto, che, potendo far fronte con mezzi propri al saldo dei lavori eseguiti, non volle vedersi annullati tutti i sussidi terremoto acquistati e quelli ancora da impiegare non per integrazione di lavori fatti, ma per la costruzione di nuovi edifici.

3°) Lo Stato con l'approvazione della legge 17 aprile 1957, n. 250, ha abrogato l'articolo 3 della citata legge 1° agosto 1941, n. 940, riconoscendo così alle diocesi, che avevano accettato la liquidazione a transazione dei 10 milioni, il diritto al finanziamento degli edifici di culto non ancora ricostruiti o riparati.

« L'abrogazione di detto articolo rafforza la richiesta della diocesi di Mileto della maggiorazione sui mutui, di cui alla legge 28 dicembre 1952, n. 4436, in quanto, non partecipando alla liquidazione dei dieci milioni, non aveva rinunciato al diritto del sussidio del 50 per cento per le nuove costruzioni e riparazioni.

« Pertanto, la diocesi di Mileto, a ragione sembra agli interroganti, chiede i mutui di sua proprietà acquistati in forza della legge 20 febbraio 1927, n. 328, vengano applicati per la ricostruzione o riparazione degli edifici di culto non ancora riparati o ricostruiti e che quindi vengano liquidati con le maggiorazioni di cui alla legge 28 dicembre 1952, n. 4436.

(29407)

« GALATI, SANZO ».

« La sottoscritta chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere — premesso che il completamento della via di circumvallazione a Carrara riveste carattere di necessità per lo sviluppo cittadino; premesso altresì che i lavori di costruzione della stessa, previsti dal vecchio piano regolatore del 1941, ebbero inizio fin dal 1945 per interrompersi nel 1953; tenuto presente infine che il provveditorato alle opere pubbliche di Firenze ha espresso parere favorevole e che la direzione generale competente ha già da tempo completato la lavorazione della pratica, come fu precisato alla interrogante dalla stessa segreteria del ministro — per sapere quali motivi lo hanno trattenuto dall'emanare il « decreto di indifferibilità ed urgenza » necessario alla definitiva realizzazione di un'opera di indubbia utilità pubblica.

(29408)

« GATTI CAPORASO ELENA ».

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 OTTOBRE 1957

Interpellanza.

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i ministri degli affari esteri e della difesa, per conoscere se il Governo:

considerata l'incessante produzione da parte degli Stati Uniti e della Russia di mezzi bellici di offesa sempre più micidiali e terrificanti, quali le bombe termonucleari, le bombe H, i missili intercontinentali, ecc. volti a conquistare un predominio di forza dell'un paese rispetto all'altro in una lotta diretta ed esclusiva, di fronte alla quale gli altri paesi sono costretti ad assistere pressoché passivi senza poter prendere decisione alcuna;

considerato, d'altro canto, che per il raggiungimento delle più sorprendenti e recenti realizzazioni nel campo scientifico-militare, i predetti paesi non hanno mancato di avvalersi della attività di numerosi scienziati europei i quali hanno operato finora alle loro dirette dipendenze;

considerato, altresì, che il lancio del primo satellite artificiale sovietico, la cui importanza ai fini bellici non può essere sottovalutata, ha rappresentato per gli Stati Uniti una sorpresa ed una chiara dimostrazione di quanto sia poco produttiva una politica di accentrimento con esclusione della collaborazione dei paesi occidentali, aggravata anche dalle dannose polemiche tra le forze armate U.S.A. e dalla mancanza di un proficuo coordinamento;

considerato, infine, che il nostro paese, povero di mezzi ma pur ricco di risorse creative e di uomini capaci, sta sostenendo uno sforzo economico eccezionale per mantenere una propria forza armata nel quadro della difesa atlantica, seppure integrata dagli aiuti militari U.S.A. che, all'atto pratico, si dimostrano non solo insufficienti ma addirittura superati dalle armi più moderne in uso presso le forze armate statunitensi;

non intenda richiedere in sede internazionale una più aperta intesa tra gli Stati Uniti e le nazioni europee aderenti al patto atlantico per una collaborazione diretta e per un aperto e proficuo lavoro tra gli scienziati ed i tecnici di detti paesi, che potrebbe attuarsi con la creazione di un centro occidentale di studi e di ricerche, senza isolazionistici preconcetti e nazionali gelosie, la cui attività possa condurre a delle realizzazioni pratiche nel comune interesse, considerando anche l'opportunità da parte dell'Italia, in caso di non ac-

cettazione di tale richiesta, di rivedere la propria politica atlantica.

(736)

« DI BELLA ».

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

Così pure l'interpellanza sarà iscritta all'ordine del giorno, qualora i ministri interrogati non vi si oppongano nel termine regolamentare.

La seduta termina alle 22,15.

Ordine del giorno per le sedute di domani.

Alle ore 10 e 16:

1. — *Svolgimento della proposta di legge.*

MURDACA: Norme per il conferimento di posti di ruolo occupati interinalmente da sanitari da oltre dieci anni (3135).

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

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 (*Approvato dal Senato*) (2999) — *Relatore:* Murdaca;

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 (2693) — *Relatore:* Jervolino Angelo Raffaele.

3. — *Svolgimento di interpellanze.*

4. — *Discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero del commercio con l'estero per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 (*Approvato dal Senato*) (3033) — *Relatore:* Graziosi.

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

Stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 (2688) — *Relatore:* Franceschini Francesco.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 OTTOBRE 1957

6. — *Discussione dei disegni di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'agricoltura e delle foreste, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 (*Approvato dal Senato*) (3043) — *Relatore*: Franzo;

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'industria e del commercio, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 (*Approvato dal Senato*) (3066) — *Relatore*: Pedini;

Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 (*Approvato dal Senato*) (3003) — *Relatore*: De Biagi,

Ratifica ed esecuzione della Convenzione che istituisce l'Unione Latina, firmata a Madrid il 15 maggio 1954 (2530) — *Relatore*: Dominedò.

Corresponsione di indennità di carica agli amministratori comunali e provinciali e rimborso di spese agli amministratori provinciali (*Approvato dal Senato*) (1956) — *Relatore*: Tozzi Condivi;

Delega al Governo ad emanare nuove norme in materia di circolazione stradale (*Urgenza*) (2665) — *Relatore*: Cervone.

7. — *Seguito della discussione delle proposte di legge.*

GOZZI ed altri: Riforma dei contratti agrari (860);

SAMPIETRO GIOVANNI ed altri: Norme di riforma dei contratti agrari (233);

FERRARI RICCARDO: Disciplina dei contratti agrari (835);

e del disegno di legge:

Norme sulla disciplina dei contratti agrari per lo sviluppo dell'impresa agricola (2065);

— *Relatori*: Germani e Gozzi, *per la maggioranza*; Daniele, Sampietro Giovanni e Grifone, *di minoranza*.

8. — *Seguito dello svolgimento di interpellanze e di interrogazioni.*9. — *Seguito della discussione della proposta di legge:*

MARTUSCELLI ed altri: Norme di adeguamento alle esigenze delle autonomie locali (669);

e del disegno di legge:

Modificazioni alla legge comunale e provinciale (*Urgenza*) (2549) — *Relatore*: Lucifredi.

10. — *Discussione dei disegni di legge:*

Istituzione presso gli Enti esercenti il credito fondiario di sezioni autonome per il finanziamento di opere pubbliche e di impianti di pubblica utilità (*Approvato dal Senato*) (2401) — *Relatori*: Ferreri Pietro, *per la maggioranza*, Raffaelli, *di minoranza*;

Ulteriori stanziamenti per lo sviluppo della piccola proprietà contadina (2390) — *Relatore*: Truzzi.

11. — *Seguito della discussione del disegno di legge costituzionale:*

Facoltà di istituire, con legge ordinaria, giudici speciali in materia tributaria (1942) — *Relatori*: Tesaurò, *per la maggioranza*; Martuscelli, *di minoranza*.

12. — *Discussione delle proposte di legge:*

FANFANI ed altri: Provvedimenti per consentire ai capaci e meritevoli di raggiungere i gradi più alti negli studi (2430) — *Relatori*: Romanato, *per la maggioranza*; Natta, *di minoranza*;

FABRIANI ed altri: Prolungamento da tre a cinque anni dei termini stabiliti dall'articolo 5 del decreto legislativo 14 dicembre 1947, n. 1598 (299) — *Relatore*: Cavallaro Nicola;

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

Senatore MERLIN ANGELINA: Abolizione della regolamentazione della prostituzione e lotta contro lo sfruttamento della prostituzione altrui (*Approvata dalla I Commissione permanente del Senato*) (1439) — *Relatore*: Tozzi Condivi;

COLITTO: Proroga del condono di sanzioni per infrazioni alle leggi sul matrimonio dei militari (1771) — *Relatore*: Gorini.

DAZZI ed altri: Istituzione dell'Alto Commissariato per il lavoro all'estero (1754) — *Relatore*: Lucifredi.

MUSOTTO ed altri: Estensione dei benefici della legge 14 dicembre 1954, n. 1152, ai

combattenti delle guerre 1915-18 e 1935-36 (1834) — *Relatore*: Ferrario.

Senatori AMADEO ed altri: Norme per la elezione dei Consigli regionali (*Approvata dal Senato*) (1454) — *Relatore*: Lombardi Ruggero.

13. — *Discussione dei disegni di legge:*

Provvedimenti per le nuove costruzioni e per i miglioramenti al naviglio, agli impianti e alle attrezzature della navigazione interna (1688) — *Relatore*: Petrucci.

Delega al Governo ad attuare la revisione delle vigenti condizioni per il trasporto delle cose sulle ferrovie dello Stato (2012) — *Relatore*: Murdaca.

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

Acquisti all'estero per conto dello Stato di materie prime, prodotti alimentari ed altri prodotti essenziali (*Approvato dal Senato*) (2345) — *Relatori*: Vicentini, *per la maggioranza*; Rosini, *di minoranza*.

Discussione del disegno di legge:

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

Discussione della proposta di legge:

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE; Modifica al quarto comma dell'articolo 83 del Regolamento del personale delle ferrovie dello Stato, approvato con regio decreto-legge 7 aprile 1925, n. 405 (2066) — *Relatore*: Menotti.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI