

XXIV.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI MERCOLEDÌ 17 SETTEMBRE 1958

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ROSSI

INDICE

	PAG.
Congedo.	1269
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione</i>):	
Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1958 al 30 giugno 1959. (63)	1269
PRESIDENTE	1269
BOGONI	1269
TROISI	1273
DEGLI ESPOSTI	1282
SAMMARTINO	1289
BIGNARDI	1293

La seduta comincia alle 10,30.

SEMERARO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 1° agosto 1958.

(È approvato).

Congedo.

PRESIDENTE. Ha chiesto congedo il deputato Isgrò.

(È concesso).

Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei trasporti (63).

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

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

BOGONI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nel breve intervento che mi propongo sul bilancio in discussione mi soffermerò su alcuni problemi di viabilità stradale e della motorizzazione, iniziando dai grandi centri paurosamente congestionati specie ad opera dei mezzi motorizzati.

Lo sviluppo della motorizzazione ha trasformato il volto delle nostre città, facilitandone lo sviluppo urbanistico e dando la possibilità ai cittadini di raggiungere la propria casa od il proprio lavoro più celermente. I mezzi individuali di trasporto aumentano costantemente e, per necessità sociale, anche quelli collettivi. Gli attuali mezzi di trasporto collettivi urbani ed extra-urbani sono ad impianto fisso, a filovia ed autoservizi. Il loro ammodernamento è lento, indispensabile tuttavia per la sicurezza, la velocità, la comodità e la riduzione dei costi. Nullo o quasi il loro coordinamento. Quasi sempre i trasporti collettivi non sono unificati e questo genera la maggior confusione e sperpero di energie e di mezzi.

Necessita perciò risolvere alcuni problemi basilari ed altri che ne conseguono. In primo luogo bisogna procurare e dare i mezzi finanziari necessari per eseguire una politica che preceda o almeno sia parallela allo sviluppo demografico ed urbanistico dei grandi centri. È noto che i comuni raramente dispongono dei mezzi finanziari occorrenti alla realizzazione di questa politica, dato che i loro bilanci sono deficitari o non hanno margini sufficienti, e non certo per colpa loro.

I beni patrimoniali di cui dispongono i comuni con questi mezzi di trasporto sono scarsamente utilizzabili come garanzie ipotecarie per mutui, in quanto il valore consi-

derato a questo fine è irrilevante ed in più il materiale mobile non può costituire oggetto di ipoteca.

Le difficoltà finanziarie dei comuni non debbono però ritardare lo sviluppo di detti trasporti, essendo ciò indispensabile ed urgente all'interesse della collettività. Ed è per questo che il gruppo socialista presenterà quanto prima una proposta di legge per il finanziamento indispensabile al potenziamento ed all'ammodernamento di detti mezzi di trasporto.

La politica di sviluppo e di ammodernamento deve essere preceduta dal risanamento finanziario delle aziende in dissesto — e sono numerose —; risanamento che non si può ottenere con l'aumento tariffario, assolutamente incompatibile con le finalità sociali dei trasporti pubblici.

Il problema tariffario non può essere risolto o imposto da una rigida interpretazione contabile degli elementi di bilancio, perché così facendo si snaturano completamente le funzioni sociali di dette aziende. Il risanamento si può ottenere parzialmente con migliori criteri di gestione (ottima organizzazione, materiale tecnicamente aggiornato, ecc.); necessità, invece, un contributo statale e la reversibilità per tutte le concessioni gratuite alle numerose categorie. Dette concessioni gravano esclusivamente sulle aziende e questo non è logico, perciò bisogna trovare il modo di compensazione anche forfettaria. Il mancato introito per le aziende è stato calcolato dai 4 ai 5 miliardi annui. Le concessioni gratuite sono quasi tutte determinate da leggi statali, pensi perciò lo Stato alla reversibilità per i mancati introiti.

Il continuo sviluppo in intensità ed ampiezza dei mezzi di trasporto determina un accrescimento di ricchezza specie nel campo delle aree fabbricabili, che allo stato attuale è di esclusivo profitto dei proprietari delle aree stesse.

I comuni e le aziende di trasporto hanno solo l'onere fortissimo dello sviluppo dei trasporti e del conseguente accrescimento di ricchezza non traggono alcun vantaggio. Ci si meraviglia e ci si scandalizza dei grossi disavanzi di bilancio di talune aziende municipalizzate, dovuti parzialmente ad inefficienza di organizzazione, ma più ai prezzi politici delle tariffe ed alle enormi spese per i nuovi impianti e per l'ammodernamento. Un mezzo efficiente per dare ai comuni introiti maggiori e proporzionati all'accrescimento di ricchezza dovuto allo sviluppo dei trasporti è quello di varare una legge sulle

aree fabbricabili, consentendo così ai comuni nuove entrate.

Già nella scorsa legislatura si discusse a lungo per la legge sulle aree fabbricabili, però, approvata da un ramo del Parlamento, cadde perché l'altro ramo non la discusse prima della fine della legislatura. È necessario che la legge sulle aree fabbricabili sia ripresa e varata con urgenza. Noi socialisti non mancheremo di essere parte attiva anche su questo problema.

Altro punto basilare è il coordinamento dei trasporti cittadini (urbani e suburbani).

L'esistenza di più aziende (vedi Roma: A. T. A. C., «Stefer», Metropolitana) provoca nella pratica delle conseguenze fortemente negative, aumentando le difficoltà di coordinamento dei vari sistemi e mezzi di trasporto ai fini di soddisfare le esigenze dei cittadini; impedisce lo sviluppo organico di questi trasporti; ne conseguono sovrapposizioni e sperpero di investimenti per iniziative isolate delle singole aziende, con difficoltà per una indispensabile pianificazione.

Però, anche con il coordinamento e l'ammodernamento dei mezzi attuali non si risolverà che parzialmente il problema del traffico collettivo nelle grandi città.

Lo spazio stradale è sempre più insufficiente anche per i mezzi motorizzati individuali. Le strade non sono elastiche e per allargarle bisognerebbe sventrare quasi tutte le grandi città. Ciò costerebbe enormemente e provocherebbe la necessaria ed immediata ricostruzione delle case distrutte, proprio in un momento di grande carenza. Bisogna dunque ricorrere al mezzo moderno della metropolitana già fortemente sviluppato all'estero mentre in Italia è in ritardo di decenni. Soltanto la Capitale ha una metropolitana funzionante; però il tronco di esercizio è minimo di fronte ai bisogni.

Bisogna accelerare la costruzione di altri tronchi specie dalle stazioni verso i quartieri densamente popolati. Studi e piani non mancano: essi sono già abbondanti. Bisogna passare alla realizzazione. Una moderna metropoli non può fare a meno della metropolitana. Roma, tra le grandi capitali, è la più arretrata in questo campo. Si sono perduti decenni e si continuerà a perdere ancora molto tempo se il problema non verrà affrontato radicalmente e seriamente.

Il comitato di elaborazione tecnica, insede di studio del nuovo piano regolatore, aveva a suo tempo tracciato una rete di linee metropolitane di vasta estensione. Il progetto venne criticato per la spesa che comportava

e per il tempo necessario alla sua realizzazione. Però, con l'affossamento del piano regolatore tutto ebbe termine. L'esigenza dello sviluppo di una moderna metropolitana permane ed è bene che il ministro dei trasporti intervenga per realizzare le linee più necessarie e meno costose in uno spazio di tempo ragionevole, come la Termini-Flaminia e la Termini-Ciampino.

Il nostro relatore si sofferma a lungo sulla città di Napoli che egli definisce « città dalla spaventosa densità in superficie ». Penso che i suoi suggerimenti siano ottimi e anche non troppo costosi. Napoli, che gode del primo tronco sotterraneo e che ha avuto il privilegio di un completo progetto di metropolitana che stava per avere inizio di attuazione con capitale straniero prima del 1914, non può aspettare oltre per vedere realizzato non un sogno ma un bisogno facilmente realizzabile.

A Milano i lavori sono abbastanza avanzati per la prima parte del programma tanto da prevedere per il 1960 l'entrata in funzione di un primo importante tronco. Necessita però accelerare i tempi, perché la metropoli lombarda, con Roma e Napoli, è la città che maggiormente necessita di essere decongestionata nel traffico. Riguardo alla metropolitana milanese non si spiega e non si giustifica perché sia stata costituita una società il cui capitale è nelle mani del comune e non semplicemente un ufficio speciale che potrebbe essere alle dipendenze del comune o meglio ancora dell'azienda tranviaria comunale che è poi l'azienda la quale — per conto e sotto la continua sorveglianza del comune — impianta ed esercita tutta la rete dei trasporti pubblici della città di Milano e zona suburbana, così da rappresentare il centro direttivo unitario della futura azienda unificata dei trasporti urbani e suburbani.

Il vertiginoso aumento dei trasporti motorizzati ha portato ad un conseguente aumento dei rumori nelle città. Non tutto il frastuono è dovuto al traffico motorizzato e molti rumori molesti sono causati da altri elementi, come la radio, la televisione, i grammofoni automatici, ecc.

Mancano norme precise per queste ultime sorgenti di rumore, ma esistono invece per quanto riguarda i rumori causati dai mezzi motorizzati. Bisogna che queste norme siano fatte osservare, nell'interesse della cittadinanza. Troppi sono i fanatici del fracasso che manomettono il tubo di scappamento del loro mezzo e che nel frastuono credono di conseguire un'affermazione della propria

personalità, non curandosi dei gravi danni che provocano allo spirito e ai nervi degli altri cittadini.

Purtroppo, nonostante le norme severe che vigono in materia, i rumori aumentano. Le norme stesse sono insufficienti ed è bene, perciò, che l'Ispettorato della motorizzazione continui ed intensifichi la propaganda contro i rumori molesti.

Passando dalle città ed inoltrandosi sulla rete stradale, si constata il dislivello fra lo sviluppo vertiginoso dei trasporti motorizzati e la strada. E questo dislivello si fa maggiormente sentire in Italia, dove non c'è un efficiente coordinamento nella politica dei trasporti. Le strade sono notoriamente insufficienti ai mezzi in circolazione e lo sviluppo stradale è troppo lento per far fronte ai bisogni odierni e specie a quelli futuri.

Il problema del traffico stradale è assillante per tutti i paesi del mondo, ma in particolare per il nostro, dove i mezzi di trasporto motorizzati sono in continuo aumento. Gli autoveicoli circolanti nel mondo alla fine del 1957 erano ben 107 milioni 281.558 e, per quanto riguarda l'Italia, 1.650.837, equivalenti ad un veicolo ogni 30,2 abitanti. La percentuale non è alta se si paragona — ad esempio — all'8,5 della Francia (la più elevata in Europa) o al 2,5 degli Stati Uniti, indice più alto del mondo. Però la media italiana è superiore a quella mondiale, che è del 25,2 per abitante, ma si prevede una forte diminuzione per i prossimi anni.

Nel 1950 i metri quadrati di strada statale per veicolo circolante erano 126; nel 1957 si sono ridotti a 41; nei primi mesi dell'anno in corso sono ancora calati tanto vertiginosamente che, con la circolazione prevista per il 1965, si ridurranno, se non sarà provveduto in tempo, a soli 28 metri quadrati.

È urgente definire le linee di una vera e propria politica della strada. La strada significa oggi motorizzazione e, quindi, larga occupazione di mano d'opera; significa turismo, significa aumento del reddito nazionale. I dirigenti del settore stradale si sono fatti travolgere dallo sviluppo verticale che ha registrato la motorizzazione in questi ultimi anni. Dal 1952 l'aumento del parco dei veicoli a motore segue un andamento di sviluppo che è superiore alle 500 mila unità annue. Oggi siamo ad un livello totale equivalente a circa 9 volte quello del 1938. Però è mancata e manca ancora una visione integrale e risoltrice del problema.

Non sono però mancate in questi ultimi 10 anni richieste ed indicazioni per la risol-

zione del problema stesso. Si è richiesto il coordinamento ed una politica unitaria, con la speranza che un'unica visione ed impostazione serva a risolvere definitivamente e radicalmente il problema stesso.

Ben poco serve la restrizione della circolazione o la diminuzione della velocità. Lo sviluppo della motorizzazione non si può fermare perché è la conseguenza della moderna civiltà, ma anche perché è fonte di ricchezza, di sviluppo commerciale e di benessere. Si deve, perciò, adeguare la rete stradale alle necessità della vita moderna. Sono terminati i tempi del calesse e della diligenza, siamo nell'era della motorizzazione terrestre e aerea! Compito degli organi competenti è di adeguarsi ai tempi.

La maggiore responsabilità spetta ai vari governi che si sono susseguiti in questo ultimo decennio, che non hanno visto il problema nella sua importanza e gravità e, se lo hanno visto, certo non lo hanno risolto, ma semplicemente sfiorato.

Necessitano provvedimenti urgenti, ma bisogna anche affrontare materialmente il problema secondo una buona concezione.

E non è certo con il mantenimento del sovrapprezzo sulla benzina che si procureranno i fondi per risolvere il problema della viabilità stradale.

Ed a proposito di sovrapprezzo, applicato un tempo per il rimborso del maggior costo dei noli a causa della crisi di Suez, ed ora giustificato per la viabilità, mi sembra che si voglia nuovamente gabbare gli utenti e non tener conto della volontà del Parlamento che si era pronunciato contro.

È vero che non siamo più in periodo elettorale allorché alle osservazioni scettiche dei socialisti, un ministro in carica, allora ed ora, aveva promesso pomposamente che il 30 settembre detto sovrapprezzo non sarebbe stato più applicato!

Oggi ci si dice che il sovrapprezzo servirà per il vasto programma della viabilità stradale, ma chi ci può credere dopo le promesse e gli impegni precedenti? Non certo gli utenti e nemmeno noi.

Anche il mantenimento del sovrapprezzo della benzina è un'altra prova della contraddittoria ed errata politica dei trasporti.

Da una parte ci si dice di voler favorire gli utenti e dall'altra si fa pagar loro salata la benzina ed in questa aula fu già detto quanto essa costi agli utenti italiani.

Perché non si valuta, come si fa in altri paesi e specie in quelli collegati dal mercato

comune, il costo delle strade per la manutenzione ed i rinnovi, e non si fa pagare gli utenti secondo il consumo che provocano alle strade stesse?

La tassa di circolazione per la 600 è di diecimila lire, se non erro, e quella degli autocarri di 70 mila lire annue; una 600 pesa circa mezzo quintale, un autocarro 90 quintali. La sproporzione della tassa è enorme, se la si confronta al peso ed al conseguente consumo stradale provocato dal mezzo tassato.

Ma anche su questo punto ritorniamo alla denunciata politica dei trasporti.

Oggi si constata l'insufficienza della nostra rete stradale, si ricorre alla restrizione domenicale del traffico stradale e per anni si è favorita la motorizzazione, specie lo sviluppo degli autotrasporti, senza voler comprendere i danni che questa politica causava, sia aumentando il divario esistente per lo sviluppo della rete e quello vertiginoso dei mezzi di trasporto, sia favorendo apertamente i trasportatori di merci e di persone ai danni delle ferrovie dello Stato. Il collega Bensi riparerà sull'argomento e dimostrerà quanto quella politica concorrenziale sia stata dannosa e come ancor oggi il ministro in carica favorisca gli enti trasportatori ai danni delle ferrovie, e dirà perché la politica ferroviaria non è impostata sanamente.

Ed a proposito di restrizioni domenicali bisogna dar atto al ministro Togni dell'utilità momentanea dell'iniziativa del ministro dei lavori pubblici, che ha scavalcato il ministro dei trasporti, al quale spettava, secondo me, la competenza in merito.

Però, se utile è l'iniziativa dell'onorevole Togni per il fine che si propone di ridurre gli ingorghi e gli incidenti stradali, essa sarebbe fortemente dannosa se resa programmatica.

Gli incidenti stradali sono in continuo aumento e le statistiche ce lo dimostrano. Secondo il notiziario « Istat », foglio d'informazione dell'Istituto centrale di statistica dello scorso agosto, abbiamo i seguenti dati: il numero degli incidenti stradali verificatisi nel periodo gennaio-maggio 1958, è risultato di 73.190 contro 68.999 nello stesso periodo dell'anno precedente con un aumento del 6,1 per cento.

Il numero dei morti causati da tali incidenti è stato di 2.369 contro 2.282, con un aumento del 3,8 per cento; quello dei feriti di 53.284 contro 51.272, con un aumento del

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 SETTEMBRE 1958

3,9 per cento rispetto allo stesso periodo del 1957.

Nel comune di Roma gli incidenti verificatisi nello stesso periodo sono stati 12.663 con 104 morti e 7.890 feriti, contro 12.349 con 108 morti e 8.154 feriti nel corrispondente periodo del 1957.

Questi sono dati statistici che ci fanno riflettere e chiedere per l'ennesima volta che si prendano provvedimenti radicali.

L'iniziativa dell'onorevole Togni, come dicevo, è utile momentaneamente, per quanto le disposizioni prefettizie, differenti le une dalle altre, hanno bisogno di essere unificate, perché ora contribuiscano a creare confusione.

I provvedimenti radicali, però, non possono limitarsi a iniziative del genere, ma devono prevedere una sufficiente ed ottima rete stradale, maggiore e più severo controllo nel rilascio e nella revisione delle patenti di guida, una maggior severità contro le infrazioni, un buon codice stradale.

Ed a proposito del nuovo codice stradale se ne parla continuamente, e fra qualche settimana dovrà andare in vigore; ma chi lo conosce? Penso che gli stessi colleghi del famoso comitato non ne siano al corrente!

Speriamo che esso trovi corrispondenza nella realtà! E prima di concludere questo fugace esame di un settore della politica dei trasporti è d'uopo ricordare quanto disse l'onorevole Angelini in una sua relazione alla Camera e cioè che il ministro del nostro dicastero non rimanga « ministro delle ferrovie » ma divenga finalmente ministro dei trasporti.

Ma un ministro dei trasporti deve avere una politica dei trasporti che corrisponda ai bisogni ed alla realtà.

Si deve unificare la politica dei trasporti, e noi continuiamo ad essere del parere di un tempo che il Ministero deve sovrintendere anche le branche che continuano ad essere controllate e dirette dai lavori pubblici, come per esempio l'A. N. A. S.

Il ministro dei trasporti dovrebbe (si parla troppo di « rami secchi » nelle ferrovie) tagliare un « ramo secco », cioè l'Ente auto-trasporti merci, che avrebbe dovuto scomparire da tempo e che è ancora funzionante.

È bene che al Ministero si aprano le finestre, si faccia un ripulisti burocratico e si metta in ordine anche la politica dei trasporti tanto auspicata da noi tutti e, penso, dallo stesso ministro. (*Applausi a sinistra*).

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

« La Camera,

invita il ministro dei trasporti

a potenziare la rete delle ferrovie statali e in concessione nel Mezzogiorno, costituendo essa un fattore essenziale della politica di sviluppo, oltre che strumento indispensabile per fronteggiare il previsto aumento di traffico, segnalando in particolare la necessità:

a) di completare la elettrificazione e inserire nel programma d'investimento anche il raddoppio del binario della linea adriatica, arteria vitale per il celere trasporto dei prodotti ortofrutticoli del sud verso i mercati di assorbimento del nord e del centro Europa;

b) di affrettare il completamento e la apertura all'esercizio della ferrovia Bari-Barletta per dare ai popolosi centri di Andria, Barletta, Corato, Ruvo, Terlizzi, Bitonto, un mezzo efficiente di rapida circolazione delle persone e dei prodotti;

c) di stimolare l'ammodernamento delle ferrovie del sud-est e della ferrovia garganica.

Fa voti

altresì per una sistemazione giuridica degli assuntori ferroviari e per un più sensibile incremento nella costruzione di case economiche e patrimoniali per i ferrovieri ».

Ha facoltà di parlare e di svolgere l'ordine del giorno.

TROISI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, nel prendere la parola sul bilancio di previsione del Ministero dei trasporti, sento il dovere di rivolgere un sincero compiacimento al collega onorevole Colasanto che ha redatto una pregevole relazione illustrando efficacemente, ed anche con vivacità, i molteplici e complessi aspetti della politica dei trasporti.

Sulla scorta di questo documento, farò alcune considerazioni e riflessioni relative ai problemi più importanti ed in modo particolare al coordinamento dei trasporti europei.

In primo luogo, mi sembra opportuno sottolineare le più salienti caratteristiche del bilancio sottoposto al nostro esame.

Il bilancio di previsione dell'esercizio 1958-1959 dell'azienda ferroviaria (che si presenta come una appendice al bilancio dei trasporti) registra anzitutto una riduzione del disavanzo nella notevole misura di 13 miliardi e mezzo: su questo punto desidero richiamare l'attenzione dei colleghi.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 SETTEMBRE 1958

Inoltre, per quanto riguarda le entrate dell'azienda ferroviaria, si prevede un sensibile aumento, dell'entità di 19 miliardi. È vero, peraltro, che negli introiti figura uno stanziamento molto cospicuo relativo al rimborso degli oneri extra-aziendali, notevolmente maggiorato rispetto al bilancio precedente: si passa, infatti, da 40 a 52 miliardi. Il bilancio registra, inoltre, un sensibile aumento delle spese generali relative al personale, con un maggiore onere di 14 miliardi. Ciò si deve ai provvedimenti legislativi adottati nella precedente legislatura e che rappresentano una delle maggiori benemerenze del Governo e anche dei parlamentari che hanno collaborato alla loro emanazione.

Nel complesso, si prevede una contrazione del disavanzo e si compie quindi un passo avanti verso l'obiettivo del pareggio, meta fissata dal piano quinquennale. La riduzione dei costi, in conseguenza di taluni massicci investimenti usati come strumenti di maggiore produttività; l'aumento dei traffici; l'adeguamento delle tariffe; il riordinamento dell'azienda ferroviaria nei suoi metodi di lavoro, nei suoi rapporti col Tesoro e nelle dimensioni della sua rete: ecco le linee principali tracciate per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete delle ferrovie statali. La risultante di questa vasta opera di risanamento dell'azienda deve essere appunto il pareggio.

Nell'esercizio finanziario 1962-63 (il primo dopo il « piano quinquennale ») si prevede anzi un avanzo di un miliardo e mezzo. Si intende che il programma poggia su certe premesse, su dati presupposti e che, nella misura in cui questi si avvereranno, anche i risultati saranno più o meno aderenti agli obiettivi prefissati. In ogni modo è indubbio che esiste un chiaro, ben definito indirizzo di politica dei trasporti su strada ferrata al quale bisogna riferirsi nella valutazione dei concreti atti di governo.

Devo ancora richiamare l'attenzione dei colleghi sulla portata di un provvedimento di legge che forse non è stato valutato in tutta la sua importanza.

Mi riferisco alla legge 21 marzo 1958, n. 289, relativa alla prima esecuzione di un piano quinquennale per l'ammodernamento e il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato. Esaminato oggi, da un angolo visuale prospettico, bisogna riconoscere che il suddetto provvedimento legislativo è di fondamentale importanza per la entità degli investimenti che sono previsti, per la indilazionabilità di alcuni lavori. È noto che taluni

lavori, rinviati continuamente (come il rinnovo dell'armamento) non erano più differibili sotto la minaccia di mettere in grave pericolo la sicurezza dell'esercizio oltre che non consentire una maggiore velocità dei convogli. Inoltre vi è un programma di completamento della elettrificazione; e dove l'elettrificazione non è conveniente per la entità del traffico e le particolari caratteristiche del tracciato, si prevede tutta una serie di sostituzioni della trazione a vapore con la trazione a motore *Diesel* da cui si avranno indubbiamente notevoli economie nei costi di esercizio.

Quindi, vi sono massicci investimenti; e il vantaggio si concretterà in una riduzione dei costi: si avrà il manifestarsi della legge di decrescenza dei costi nella produzione del servizio.

È importante soffermarsi su taluni aspetti del piano quinquennale per quanto riguarda il Mezzogiorno e che comprovano l'utilità, la convenienza di ulteriori e cospicui investimenti. Le statistiche del traffico ferroviario registrano il favorevole andamento del traffico proprio nelle regioni del sud. Vi è stato in generale un incremento del traffico; ma esso è stato più accentuato proprio in quelle regioni. Non riporto cifre per non appesantire la mia esposizione, ma mi limito ad enunciare i risultati. È aumentato quindi il volume del traffico delle linee del sud ed anche di quelle del centro e del nord dalle quali deve transitare. Nelle previsioni si tiene conto del vasto piano di trasformazione dal punto di vista economico delle regioni del sud, che si rifletterà in un maggiore volume di prodotti da trasportare; da qui la necessità di predisporre in tempo un sistema di mezzi di trasporto adeguato alle maggiori necessità e richieste.

Abbiamo rilevato con piacere come nel programma si sia finalmente risolto quel punto nevralgico della nostra rete costituito dalla linea adriatica. Essa ha sempre rappresentato il tallone di Achille di tutto il nostro sistema ferroviario. Per un complesso di motivi questa arteria, così vitale, era stata abbandonata; quindi bisogna prendere atto e compiacersi di quanto è stato programmato. Si completerà così l'elettrificazione della linea adriatica per il tratto Pescara-Ancona, in modo che fino a Bari l'elettrificazione sarà un fatto compiuto. Ciò consentirà alla nostra produzione, specialmente ortofrutticola, che è in via di crescente aumento e costituisce la nostra speranza nel campo dell'agricoltura del Mezzogiorno, di poter giungere ai mercati di sbocco in tempo più breve, con i mezzi più agevoli, che consentono

di offrire questi prodotti in condizioni di freschezza tale da poter vincere la concorrenza dei paesi che sono più vicini o più attrezzati o che seguono una politica di sostegno delle tariffe. Quindi dobbiamo convenientemente attrezzarci nel settore dei trasporti, altrimenti tutti i miliardi che si investono oggi per dare una nuova vita ed un nuovo volto a queste zone del Mezzogiorno sarebbero infruttuosi.

E vorrei rinnovare un vecchio voto, signor ministro. È vero che oggi i nuovi strumenti e i nuovi perfezionamenti tecnici (segnalazioni, blocchi automatici, ecc.) consentono a una linea anche di sopprimere all'aumento del volume del traffico, ma bisogna preventivare un aumento sensibile che non potrà essere smaltito da una linea a un solo binario. Quindi è necessario impostare, nel programma, il raddoppio del binario della linea adriatica, in quanto certamente si verificheranno insufficienze: questo sostengono gli studiosi che estendono le loro valutazioni agli anni futuri.

Se non si arriverà al raddoppio della linea adriatica, lo stesso beneficio della elettrificazione non sarà completo, in quanto avremo certamente un ingorgo, e trattandosi di prodotti altamente deperibili quali sono quelli ortofrutticoli, i danni sarebbero ingentissimi.

Vorrei qui sottolineare l'importanza dell'altra parte del programma, che si riferisce alla sostituzione della trazione con motori *Diesel* su un gruppo di linee che interessano la Puglia, la Lucania, la Calabria e che complessivamente si estendono per 1.500 chilometri. L'economia prevista in virtù di questa sostituzione è dell'ordine di 1.375 milioni l'anno: una cifra notevole. Pertanto gli investimenti che si effettuano a questo scopo sono altamente produttivi.

In pari tempo si prevede l'impiego delle locomotive *Diesel* per i servizi di manovra. Non entro nei particolari, ma anche questo aspetto del programma porterà a una sensibile economia annua di almeno 1.100 milioni di lire.

Sono convinto — e ho avuto occasione, in altra sede, di illustrare questo aspetto — che una politica di sviluppo delle zone depresse non si può scindere da una organica politica dei trasporti: sarebbe un non senso, significherebbe annullare ogni tentativo di sviluppo se non si provvedesse a una contemporanea e adeguata politica dei trasporti. Naturalmente, questo avviene anche per il Mezzogiorno.

Ma lo sviluppo del Mezzogiorno, signor ministro, è anche strettamente legato al potenziamento delle ferrovie in concessione. Si tratta di una eredità che ci è pervenuta, il cui riassetto è molto faticoso e costoso.

Bene ha fatto il relatore onorevole Colasanto a mettere in evidenza questa parte dolorante del nostro sistema dei trasporti: dico dolorante, perché da anni se ne parla. Tante leggi e leggine si sono emanate per finanziamenti successivi, ma le opere sono, in gran parte, incomplete, l'ammodernamento in questo settore non giunge a realizzazione ed i benefici che si sperava di conseguire non si avvertono.

Mi si consenta qui un brevissimo riferimento alle linee che interessano più da vicino la mia provincia, ma assolvono sempre ad una funzione di carattere collettivo. Numerose volte, da questi banchi, chi ha l'onore di parlarvi ha avuto modo di segnalare lo stato primitivo e assolutamente non più tollerabile della vecchia tramvia a vapore della Bari-Barletta con scartamento ridotto sulla sede stradale. Ricordo che proprio in occasione di uno dei miei primi interventi, nel 1948, richiamai l'attenzione del ministro del tempo su questo problema, alla cui soluzione è legato lo sviluppo dell'economia della provincia di Bari, in quanto interessa grossi centri. Alcuni colleghi allora non sapevano, per esempio, che Andria ha 71 mila abitanti, Barletta 70 mila, Bitonto e Corato, Ruvo e Terlizzi sono grossi centri che potrebbero essere capoluoghi, e che tuttavia non sono collegati da un rapido mezzo di trasporto che consenta ai prodotti locali, anche pregiati, di circolare rapidamente fino ai mercati di sbocco; che consenta a quelle popolazioni più rapidi contatti economici e culturali, dando loro maggiori possibilità di elevarsi. Vorrei che si riflettesse sui danni ingenti derivati all'economia generale della mia provincia e, quindi, di riflesso in tutta la regione a causa di questo ritardo. Diverse leggi sono state emanate, vari e generosi sono stati gli interventi finanziari, ma ci siamo fermati nel tratto terminale Bitonto-Bari. Ringrazio l'onorevole ministro, il quale, rispondendo ad una mia recente interrogazione, ha fornito dei dati in merito a questo problema; ma io lo esorto ad usare la massima energia, perché vengano tagliati tutti i nodi gordiani che impediscono la più sollecita soluzione dell'annoso problema a beneficio di quelle laboriose popolazioni.

Sono stati approvati i provvedimenti che concernono il rinnovamento delle ferro-

vie del sud-est. È questa un'altra situazione che merita il più attento esame, soprattutto perché ancora non si è attuato il piano di ammodernamento. Quindi, bisogna intervenire, e se occorre un ulteriore sforzo finanziario dobbiamo farlo. Bisogna prendere le necessarie decisioni e chiedere la rigorosa osservanza degli obblighi assunti dal concessionario. Ugualmente per la ferrovia garganica si possono fare le stesse considerazioni. Perché il Gargano è arretrato? Eppure è una zona stupendamente pittoresca dal punto di vista turistico, possedendo tutta una gamma di meravigliose bellezze naturali: il mare, la montagna, i laghi, gli aranceti, santuari famosi. Anche le possibilità di sviluppo economico non mancano. Ciononostante quella plaga è profondamente depressa. Una delle cause — e la tesi l'ho sempre sostenuta — è appunto la arretratezza dei mezzi di comunicazione. Anche per la ferrovia garganica bisogna potenziare le attrezzature e risolvere la vecchia questione del prolungamento sino a Vieste.

Qualche cosa si è fatto, dopo le distruzioni operate dall'alluvione, e spesso ho richiamato l'attenzione degli organi responsabili, perché si tratta di paesi che giustamente reclamano un più adeguato intervento a loro favore.

Se veramente vogliamo fare opera di risollevarimento delle zone depresse dobbiamo in primo luogo puntare sulla politica dei trasporti, e gli investimenti che si destinano a questo settore vanno esaminati anche sotto il profilo della politica anticongiunturale. Sono, perciò, d'accordo con il relatore a questo riguardo. Si deve ricorrere come ad una specie di volano che impedisca, nella fase discendente del ciclo economico, la diminuzione del ritmo produttivo. Così sono anche d'accordo con l'onorevole relatore quando afferma che nelle forniture all'azienda delle ferrovie dello Stato si devono tenere anche presenti le ditte del Mezzogiorno. Pertanto, è necessario fare rispettare la legge che prevede la riserva del quinto, altrimenti le nostre aziende meridionali condurranno sempre una vita anemica e grama malgrado le disposizioni che sono state emanate a loro favore.

Quando si esaminano i problemi delle ferrovie in concessione, il pensiero corre subito agli organi che hanno la responsabilità del controllo: gli ispettorati della motorizzazione civile. Sono anch'io dell'opinione che bisogna rinforzare ulteriormente questi organi periferici, anche in vista dei più estesi compiti

che saranno loro demandati in seguito all'attuazione del nuovo codice della strada.

Passo ad esaminare brevemente un aspetto molto nevralgico del quale forse sarebbe più comodo non parlare, ma bisogna pur discuterne, anche se l'argomento è scottante. Mi riferisco alla politica tariffaria. Nel piano quinquennale (la pregevole relazione del direttore generale porta la data del marzo 1957) si prevedeva un'ampia riforma e successivi ritocchi al sistema tariffario, mantenendosi però nei limiti oltre i quali si corre il rischio di perdite sproporzionate di traffico. Chi elabora un provvedimento tariffario deve tener conto di questo rischio, altrimenti il traffico può dirigersi verso altri mezzi di trasporto. Era stata predisposta una riforma delle tariffe in considerazione anche del fatto che le nostre tariffe, a causa di un complesso di ragioni, che non è opportuno esaminare in questa sede, risultano tra le più basse d'Europa...

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Lo sono.

TROISI. Adesso che siamo in regime cosiddetto del periodo transitorio durante il quale bisogna giungere fra l'altro ad armonizzare ed uniformare le tariffe dei sei paesi del mercato comune europeo, dobbiamo guardare a questo settore con la necessaria attenzione. Ecco perché ne ho fatto cenno.

L'amministrazione ferroviaria, sia ai fini di servirsi di un altro mezzo per giungere all'obiettivo del pareggio, sia ai fini di adeguare le tariffe a quelli che sono i costi, aveva predisposto un piano di riforme notevoli con effetto dal 1° settembre 1958. Grosso modo il ritocco si poteva considerare in ragione dell'8 per cento medio; però era stato calibrato bene, in modo da non determinare forti ripercussioni nei vari settori economici. Questa riforma, che fu anche favorevolmente accolta dal C. I. P., se sono bene informato, successivamente rimase arenata, perché vi furono rimostranze e reazioni di alcune categorie, specialmente degli ortofrutticoli, vi furono apprensioni, a mio avviso fondate, che questo provvedimento potesse determinare immediati riflessi della recessione americana sulla economia italiana; e vi furono, poi, timori di complicazioni in campo internazionale per il mercato comune. Perciò, motivi prudenziali consigliarono di disporre la sospensione e il rinvio del provvedimento, lasciando così in atto soltanto quel ritocco operato fin dal 20 ottobre 1957 e che operò qualche lieve aggiornamento in varie tariffe relative alle merci.

Ma il rinvio non significa soluzione del problema. Secondo me, il problema sussiste e dobbiamo ad un certo momento affrontarlo. Vi è una realtà che non possiamo ignorare. Quale? Lo squilibrio fra le entrate, e quindi l'altezza delle tariffe, e le spese. Lo squilibrio è forte. Secondo le rilevazioni statistiche dell'amministrazione ferroviaria, risulta che per l'esercizio 1956-57 il prodotto netto per tonnellata-chilometro è stato di lire 8,34, pari a 39,7 volte quello accertato per l'esercizio 1938-39. I prodotti netti sono aumentati in ragione di 39,7 volte; mentre la spesa è aumentata, nello stesso periodo, in ragione di 71 volte, essendo calcolato a tale livello l'indice della spesa media per treno - chilometro. Quindi dobbiamo tener conto, se vogliamo raggiungere il pareggio, di questo fatto; dobbiamo manovrare queste leve per raddrizzare quel che è possibile. Dobbiamo considerare la realtà com'è e soprattutto (e ciò mi sembra fondamentale) dobbiamo far sì che le tariffe ferroviarie abbiano una certa elasticità. Non è più concepibile oggi un congegno rigido. Alcuni colleghi erroneamente affermano che bisogna controllare tutto, in tema di tariffe, che non si può modificare una voce senza l'autorizzazione del Parlamento. Questo poteva andare bene quando le ferrovie statali detenevano il monopolio, quando la situazione di mercato era più stabile e il processo di autorizzazione poteva intervenire. Ma oggi con una situazione di concorrenza sempre più accentuata e con una realtà mutevole sarebbe un suicidio legare e vincolare eccessivamente l'amministrazione ferroviaria.

Occorre darle, invece, una maggiore discrezionalità. Ormai in tutti i paesi prevale questo concetto: è necessario che l'azienda ferroviaria abbia una maggiore elasticità nel determinare e nell'applicare le tariffe per potersi adeguare più prontamente alle diverse e mutevoli esigenze del mercato, così come fanno gli altri vettori in concorrenza. La superiorità degli altri mezzi consiste proprio nella maggiore elasticità che hanno di adeguarsi alle esigenze senza troppe bardature e vincoli, cosicché riescono ad acquisire il traffico. Finché si discute, finché si autorizza cessa la possibilità di intervenire efficacemente sul mercato e il traffico devia. Se è necessario un aggiornamento delle tariffe - a me sembra necessario, anzi inevitabile - occorre stabilire dei limiti, minimi e massimi, entro i quali l'amministrazione ferroviaria può agire, dando con ciò una elasticità di manovra e di movimento.

Come deputato meridionale, non posso non fare altre considerazioni che sono strettamente inerenti alla politica tariffaria. Noi abbiamo una configurazione geografica tale che non consente alle attività economiche che si trovano al sud di trovarsi sullo stesso piano delle attività che invece si svolgono al nord. È necessario, quindi, un intervento per compensare questa situazione geografica sfavorevole. Infatti, siamo ormai nell'ordine di idee per cui si chiede che all'amministrazione venga effettuato il rimborso dei maggiori oneri. Vi sono, perciò, degli oneri extra-aziendali che gravano sull'amministrazione ferroviaria e, per ristabilire posizioni di equilibrio, è necessario che la collettività rimborsi all'amministrazione delle ferrovie queste differenze.

Tra gli incentivi disposti per sviluppare le zone più depresse si annoverano, com'è noto le facilitazioni dei trasporti. Ora, non sarebbe giusto ed equo far gravare queste facilitazioni sul bilancio dell'amministrazione ferroviaria ed a questo proposito entra in gioco quel congegno predisposto dalla legge 29 novembre 1957, n. 1155, che costituisce veramente una tappa molto importante, cioè il rimborso all'amministrazione delle ferrovie degli oneri extra-aziendali. Trattasi di un provvedimento che è auspicato anche in campo internazionale, al fine di rendere i bilanci delle aziende ferroviarie più omogenei e più aderenti alla realtà, senza falsificazioni.

Non desidero aggiungere altro per quanto riguarda il parco dei carri frigoriferi. In merito, ringrazio, anche in questa sede, l'onorevole ministro che recentemente mi ha fornito dettagliate informazioni sullo sforzo che l'amministrazione ferroviaria ha compiuto per dotare i servizi di un parco sempre più adeguato alle accresciute esigenze. Lo ringrazio vivamente e manifesto anche la gratitudine delle categorie interessate a questo potenziamento.

Ho avuto occasione di interpellare l'onorevole ministro sull'altra grossa questione dei passaggi a livello e mi dico soddisfatto di quanto si sta predisponendo per eliminare questo gravissimo inconveniente che disturba la circolazione ed è causa spesso di disgrazie e di lutti. Bene si è fatto, quindi, a predisporre un provvedimento che risolva tale problema.

Mi associo a quanto l'onorevole relatore ha auspicato per le case ai ferrovieri. Dobbiamo fare uno sforzo, perché si incrementi la costruzione di case economiche e patrimoniali per il personale ferroviario, per dare tranquillità di vita a tante famiglie di ferrovieri e nello

stesso tempo consentire all'amministrazione di effettuare più agevolmente i trasferimenti dei propri funzionari. Com'è noto, spesso si rinuncia finanche alla promozione per non andare incontro all'incognita della casa. Sarebbe auspicabile concedere più adeguati finanziamenti alle cooperative edilizie. Personalmente sono stato interessato da numerose cooperative per una sollecitazione in questo senso, ma poche riescono ad avere i finanziamenti richiesti, poiché lo stanziamento a questo scopo è molto limitato ed esiguo. Bisognerebbe, quindi, trovare altre vie e possibilità di finanziamento delle cooperative edilizie, le quali, in sostanza, creano nuove occasioni di lavoro.

Desidero brevemente intrattenermi su un'altra questione, sulla quale presenterò un ordine del giorno. Ho già detto che nella passata legislatura abbiamo emanato diversi provvedimenti per il personale, riguardanti lo stato giuridico, le competenze accessorie, la sistemazione dei dipendenti delle società appaltatrici, ecc. È veramente un grande sforzo che si è compiuto, ma l'opera deve continuare in questo settore. Ed io richiamo benevolmente l'attenzione del ministro sulla situazione degli assuntori. Ho qui una serie di richieste, di voti, di ordini del giorno. Non li accenno neppure. È necessario che la questione, appena deliberata verso la fine della passata legislatura, sia ora riaffrontata per dare anche a questi lavoratori il minimo di tranquillità indispensabile.

E adesso passo a trattare un problema di fondo sul quale desidero intrattenere brevemente i colleghi. Mi riferisco al coordinamento. Bene ha fatto il relatore ad impostare la sua relazione su questo problema, che affiora in ogni discussione sul bilancio dei trasporti, richiamato infinite volte e sul quale dobbiamo rimeditare per la ricerca di una soddisfacente soluzione. Ormai il tempo è maturo per dare una regolamentazione ai comitati regionali del coordinamento trasporti, che finora hanno avuto carattere sperimentale. Il periodo trascorso ci suggerisce soluzioni che possiamo concretare in norme giuridiche, e sappiamo che le norme che scaturiscono dalla realtà dei fatti, dall'esperienza viva si dimostrano le più efficaci. Quindi sono d'accordo che occorre disciplinare le funzioni di questi comitati regionali di coordinamento, in modo da rendere la loro attività più efficiente e vincolatrice.

Ma occorre integrare questi comitati con un organo centrale di coordinamento quale il Consiglio superiore dei trasporti. Ricordo

che, alcuni anni fa, venne presentato, mi sembra all'altro ramo del Parlamento, un disegno di legge sull'ordinamento e le attribuzioni del Consiglio superiore dei trasporti; ma trattandosi di un problema complesso, il provvedimento non andò avanti per le difficoltà e le resistenze che incontrò. Ora il problema va riaffrontato, se vogliamo veramente avviarcì ad una politica unitaria dei trasporti. In effetti, per raggiungere questo obiettivo, bisognerebbe concentrare nello stesso organo, cioè presso il Ministero dei trasporti, tutte le attività che ai trasporti comunque si riferiscono. L'« Anas » in particolare dovrebbe passare a questo Ministero, almeno per quel che concerne la manutenzione e l'esercizio della rete stradale. Se vogliamo fare una politica unitaria ed organica, occorre che lo stesso organo, politicamente responsabile, abbia la possibilità di manovrare tutti i settori dei trasporti terrestri.

Osservo ancora, ad integrazione della relazione nella quale non mi sembra aver trovato accenno a questo aspetto, che non possiamo parlare di coordinamento se non provvediamo alla nuova disciplina delle autolinee viaggiatori. Nella precedente legislatura fu presentato un disegno di legge che poi decadde, ma ora è necessario ripresentarlo. Ho letto con piacere un recente studio del dottor Cappuccio, già direttore generale dell'ispettorato, comparso sulla pregevole rivista *Automobilismo industriale* del maggio-giugno 1958, in cui appunto si invoca la ripresentazione del progetto per risolvere questo importante problema. Occorre riformare la legge del 1939, dalla quale si attendevano risultati ben diversi. Purtroppo il sopraggiungere della seconda guerra mondiale, la distruzione del nostro sistema di trasporti, la necessità immediata del dopoguerra di provvedere ai collegamenti in qualunque modo, tutto ciò ha fatto sì che quella legge non potesse operare in un ambiente normale. Si deve effettivamente alla saggezza del supremo organo giurisdizionale, il Consiglio di Stato, se queste norme, pur superate dalla nuova realtà, si sono adattate, più o meno laboriosamente alle numerose nuove esigenze. Il consigliere di Stato Pescatore, che poi ha presieduto la commissione ministeriale per la riforma della legge del 1939, ha fatto uno studio sui nuovi indirizzi giurisprudenziali in tema di autolinee viaggiatori in base alla legge del 1939. (*Trasporti pubblici*, ottobre 1953). Altro studio pure pregevole è del consigliere Meregazzi (*Il Consiglio di Stato*, aprile 1956). Ed è auspicabile che i principi informativi del progetto,

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 SETTEMBRE 1958

già presentato nella passata legislatura, principi che incontrarono vasti consensi, siano conservati. Essi sono: sostituzione del servizio ferroviario con quello automobilistico, abolizione dei divieti di servizi locali, raggruppamento obbligatorio di autolinee, ecc.

Quindi, per quanto concerne il coordinamento, sono perfettamente d'accordo; ma è necessario, in primo luogo, riformare la legge del 1939 per adeguarla alla nuova realtà.

Per altro il coordinamento — ecco il punto su cui desidero pure dire qualcosa — va visto in un angolo visuale più ampio, perché non deve essere limitato soltanto al nostro paese. All'ordine del giorno delle commissioni internazionali è il problema del coordinamento dei sistemi di trasporto degli Stati membri del mercato comune. Ho l'onore di far parte della commissione dei trasporti dell'Assemblea parlamentare europea e non appena sarà possibile, con l'autorizzazione del presidente, farò alla X Commissione (Trasporti) della Camera un'ampia relazione, al fine di rendermi interprete in quell'organismo internazionale del parere, della volontà, delle aspirazioni della Camera italiana. A volte, infatti, ci troviamo a dover affrontare problemi veramente formidabili, per cui desideriamo essere assistiti e confortati dal parere dei colleghi.

Coordinamento, quindi, ma ispirato a questi criteri: armonizzazione dei diversi sistemi di trasporto dei vari paesi; avvicinamento delle legislazioni dei singoli Stati per uniformarle; esame degli oneri che gravano sui singoli sistemi di trasporto al fine di giungere ad un certo allineamento. Se è vero che i costi debbono costituire, in certo modo, la stella polare, come è stato detto, per la determinazione delle tariffe, non dobbiamo dimenticare che i costi variano da paese a paese a seconda del sistema di trasporto ed a seconda degli oneri che gravano sul sistema stesso; occorre pertanto un accurato studio comparato per arrivare ad una armonizzazione.

Senza scendere ai particolari, dirò che finora due principi hanno ispirato i lavori della commissione, principi che mi sembrano di fondamentale importanza: la libera scelta dell'utente e l'orientamento tariffario in ogni tipo di trasporto verso il costo di produzione.

Per quanto riguarda il primo criterio, nessuno meglio dell'utente può giudicare quello che è il proprio interesse. È l'utente che deve scegliere tra i vari tipi di trasporto che gli vengono offerti alle diverse condizioni, è lui che deve decidere, valutare la convenienza di orientarsi, per il trasporto

che egli desidera effettuare, verso un vettore piuttosto che verso un altro. E la scelta, fatta in questi termini, coincide con i criteri di produttività e di rendimento. Invece una scelta imposta all'utente di autorità, di imperio, secondo un certo piano prestabilito, porta inevitabilmente ad errori e ad aggravii di costo.

Quanto ho detto sommariamente e sobriamente è esposto più diffusamente nella relazione del collega olandese Kapteyn, socialista. Egli infatti conviene sulla necessità di attuare un coordinamento dei trasporti europei nel quale sia lasciata la libera scelta all'utente. Altrimenti deformeremmo la realtà, anche perché chi impone una certa scelta dovrebbe avere la esatta cognizione dei costi, cosa questa sovrumana, perché non v'è problema più difficile di quello della conoscenza dei costi dei trasporti che variano da linea a linea, da azienda ad azienda, in funzione della possibilità di utilizzare o meno il viaggio di ritorno.

È un socialista olandese che parla. Egli osserva testualmente: «Se si ammette la libertà di scelta come uno dei principi fondamentali, si respinge la tesi secondo cui l'utente può esser costretto da decisioni governative a servirsi del mezzo di trasporto più favorevole dal punto di vista economico generale. Tali decisioni presuppongono, da parte dell'autorità, una conoscenza approfondita dei costi, scienza straordinariamente difficile da acquisire. Infatti i costi sono diversi per ciascun trasporto. Essi dipendono dal volume, dall'ingombro e dalle cure di manutenzione durante il trasporto, nonché scarico e carico delle merci. Inoltre i trasportatori non hanno una struttura di costi simili per i tre modi di trasporto più importanti. Ciò è ulteriormente accentuato dalle notevoli differenze esistenti nella grandezza delle imprese (Relazione, pagina 32 — *Comunità europea del carbone e dell'acciaio. Assemblea comune* — doc. n. 6, novembre 1957).

Quindi ormai si è orientati su questo criterio informatore: assicurare all'utente la libertà del mezzo che gli viene offerto.

Altro principio è quello di far sì che gradatamente le tariffe dei vari paesi debbano adagiarsi su quella che è la struttura dei costi, per cui tutte le tariffe di sostegno o le tariffe preferenziali esistenti debbono gradatamente scomparire.

Quando le ferrovie erano in regime di monopolio, il sistema delle tariffe costituiva uno strumento di politica economica; ma ora la situazione è mutata, per cui se vogliamo in-

staurare un mercato di libera concorrenza, dobbiamo eliminare tutte queste false impostazioni.

Non voglio affliggere i colleghi con una esposizione sulla materia arida dei costi di produzione di cui si sono occupate commissioni e convegni; dirò semplicemente che si è giunti ad un criterio uniforme nel calcolo dei costi, depurandoli dagli oneri extraziendali e dalle tariffe di sostegno. Però — ed ecco qui un elemento che ci fa giudicare saggia la decisione presa da coloro che compilarono il trattato del Mercato comune — vi sono dei casi in cui si accolgono egualmente tariffe che divergono da questo concetto. Ciò avviene o perché si tratta di aiutare delle zone depresse previste dal trattato, o perché si tratta di venire incontro anche alle particolari situazioni in cui si trovano gli stessi vettori.

Si è poi stabilita la pubblicità delle tariffe. Purtroppo si lamenta il difetto o quanto meno una scarsa pubblicità delle tariffe stesse. L'inconveniente è ancora più grave per quanto riguarda i trasporti su strada; perciò, si è lanciata l'idea di creare le borse o camere di noleggiatori, cioè un punto di incontro tra utenti e vettori, tenendo anche conto che il trasporto è un servizio il quale ha la caratteristica di non potersi accumulare come avviene invece per la produzione delle altre merci, andando al contrario consumato nel momento in cui si manifesta.

Per quanto riguarda noi, seguiamo attentissimamente questo problema. Soprattutto quando udiamo parlare delle tariffe di sostegno, siamo vigilanti, perchè nel nostro sistema tariffario si può parlare di tariffe di sostegno soltanto nei confronti delle zone depresse. E ciò è previsto dal trattato. Vi è un interesse della Comunità europea a risollevare queste zone, anche attraverso lo strumento delle tariffe d'eccezione o di privilegio o di sostegno. D'altra parte, se, ad esempio, le tariffe di sostegno per i prodotti ortofrutticoli avvantaggiano da un lato l'Italia, dall'altro lato dobbiamo mettere sulla bilancia l'interesse della comunità per quanto riguarda approvvigionamenti, equilibrio di scambi, equilibrio di valute, eccetera; tutti obiettivi stabiliti dall'articolo 2 del trattato per consentire l'armonico sviluppo delle economie dei vari paesi,

Vi è poi un'altra norma (articolo 77) che richiamo brevemente: « Sono compatibili col presente trattato gli aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti, ovvero corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio ».

Ma, studiando gli atti preparatori del trattato, si può fare un'osservazione molto importante: sia nel rapporto Spaak, sia nella risoluzione di Messina del giugno 1955, del problema dei trasporti si parla in modo molto più accentuato di quanto non risulti dallo stesso testo definitivo del trattato. Si punta decisamente sullo sforzo che i sei paesi devono compiere nel settore dei trasporti: studio in comune di piani di sviluppo basati sull'istituzione di una rete europea di canali, autostrade, linee elettrificate, e sulla standardizzazione dell'attrezzatura. (Questo si legge nella risoluzione di Messina). Quindi, si è ormai d'accordo sull'ammodernamento dei trasporti in tutti i paesi della comunità. L'Italia, attraverso questa politica di ammodernamento e di potenziamento, si mette all'avanguardia.

Ma dobbiamo anche considerare gli altri paesi e vedere globalmente il volume degli investimenti occorrenti per aggiornare ed ammodernare il sistema dei trasporti. Cifre imponenti! Ecco perchè negli atti preparatori del trattato si era pensato addirittura di formare un Fondo europeo dei trasporti. Vi sono, al riguardo, delle proposte per un Fondo stradale internazionale, allo scopo di finanziare le autostrade. Nella fase definitiva prevalsero altri indirizzi ed orientamenti; ma probabilmente è stata anche la via giusta, perchè si incontrarono grandi difficoltà nella diversità delle legislazioni dei vari paesi che dovevano aderire alla costituzione del fondo e nessun governo volle poi accettare la garanzia delle operazioni che il fondo doveva eseguire per finanziare le varie iniziative, soprattutto nel campo stradale.

Si addivenne allora all'altra soluzione: quella di creare un unico organismo finanziario che avesse competenza a finanziare tutte le attività produttive in tutti i settori, anche nei trasporti, cioè la Banca europea per gli investimenti. All'articolo 130 del trattato, che contempla appunto i compiti della Banca, si stabiliscono quegli obiettivi che vengono individuati in ogni iniziativa ed in ogni programma che abbia riferimento al settore dei trasporti: progetti di interesse comune per più Stati membri che, per la loro ampiezza o natura, non possono essere completamente assicurati dai vari mezzi finanziari esistenti nei singoli Stati membri.

Ecco perchè oggi sono all'ordine del giorno quelle opere colossali e gigantesche che si riferiscono ai trafori. Sono opere che interessano più Stati e che non possono essere

finanziate da uno soltanto: rete europea autostradale, elettrificazione accentuata. E per quanto riguarda l'Italia, è ritornato all'esame un vecchio progetto riguardante il collegamento, mediante un canale navigabile, di Venezia con Milano, per giungere poi, attraverso i laghi, sino al territorio elvetico. Quindi, sono grandiosi progetti che faranno fare un passo avanti nel campo dei trasporti, ma che richiedono ingenti investimenti, per i quali però si può fare capo alla Banca europea per gli investimenti, il cui compito è anche quello di finanziare progetti relativi alle aree depresse. Con piacere ho appreso, in via ufficiale, che il nostro ministro è in trattativa per avere finanziamenti anche per quanto concerne taluni progetti che riguardano la nostra rete, oltre all'altra possibilità di finanziamenti attraverso la Cassa per il mezzo-giorno.

L'avvento del mercato comune determinerà un incremento, un impulso, uno slancio negli scambi? La risposta non può che essere affermativa, se ci riferiamo non soltanto alla logica economica ma anche alla esperienza. La logica economica ci dice che quando si abbattano le barriere, siano esse costituite da dazi doganali o da contingentamenti o da restrizioni valutarie o altre forme, abbiamo sempre un accrescimento nel volume degli scambi. Ma anche l'esperienza avuta dalla C. E. C. A., la Comunità primogenita, ci conforta in questo assunto. Nel periodo di quattro anni le statistiche ufficiali della C. E. C. A., senza scendere nei particolari, denunciano che si è avuto nello scambio dei prodotti carbo-siderurgici fra i sei Stati membri un aumento nella misura media del 92 per cento. È un'esperienza che dobbiamo tener presente. Taluni dicono che si è trattato di anni nei quali ha operato una congiuntura favorevole. Accettiamo per buona anche questa obiezione, però dalle cifre statistiche risulta che l'incremento complessivo degli scambi di tutti i prodotti agricoli e industriali degli stessi sei paesi membri, negli stessi anni, è stato del 68 per cento. Quindi, indubbiamente, si è avuto un acceleramento nel volume degli scambi, incremento sensibile che fa prevedere, anche per quanto riguarda questa più ampia area del mercato comune, un maggiore volume di scambi e di trasporti.

Non accenno nemmeno ad un altro punto che pure sarebbe interessante, perché effettivamente le ferrovie, come pure le poste e le telecomunicazioni, hanno precedenti notevoli per quanto concerne le forme di colla-

borazione internazionale. Non è un atto nuovo che sorge adesso. Nel campo delle ferrovie da decenni si opera tutta una vasta collaborazione internazionale per eliminare gli inevitabili attriti che sorgono in campo di relazioni con l'estero. Vi è tutta una serie di istituzioni che hanno efficacemente lavorato in questo settore, consentendo traffici più ordinati, più regolari, evitando soste, intralci ecc. Richiamo l'esempio più recente dell'« Eurofima », che costituisce una notevole realizzazione di finanziamento internazionale nel campo dei trasporti, ma non investe i problemi della infrastruttura, bensì quelli della costruzione di materiale ferroviario. In questa decennale collaborazione europea nell'ambito dei trasporti si innesta, ora, il processo costitutivo del mercato comune.

Mi avvio alla conclusione, onorevoli colleghi, per dire brevissimamente come il trasporto in genere debba considerarsi un fattore fondamentale dell'unità europea. Il trasporto dal punto di vista economico è un atto di produzione e più propriamente costituisce una trasformazione nello spazio, in quanto crea o aumenta l'utilità attraverso lo spostamento dei beni e delle persone da un luogo all'altro. Il progresso umano si identifica nel progresso dei mezzi di comunicazione e di trasporto. Dai sentieri pedestri all'autostrada, dalla trazione animale al motore a scoppio, dalle primitive piroghe alla motonave, all'aeroplano, è tutto un succedersi di perfezionamenti e di invenzioni che annullano le distanze, moltiplicano la velocità, aumentano la sicurezza, rendono meno costosi i traffici. A ragione, perciò, si è detto che il fatto predominante della nostra epoca è lo sviluppo dell'industria dei trasporti. Tale sviluppo equilibra il mercato del lavoro e distribuisce in modo più conveniente le merci, allargandone la zona di commerciabilità. Attraverso la riduzione dei costi e delle tariffe, anche le merci povere, in seguito alla maggiore efficienza dei trasporti, possono trasferirsi da un luogo all'altro. Con il diffondersi dei trasporti e con il loro miglioramento scompaiono pure le differenze di stagione, di clima, di fertilità e di produzione. Il rifornimento, anche da lontano, diventa regolare e puntuale diminuendo il bisogno di tenere grandi scorte. L'allargamento dei mercati permette la estensione della divisione del lavoro e della razionalizzazione di esso. Si attua, così, una divisione internazionale del lavoro, sviluppando una economia a carattere sempre più generale. Perciò l'ampliamento del mercato è strettamente legato ai trasporti.

Nell'ambito del mercato comune, al termine del cosiddetto periodo transitorio che è previsto per la durata di dodici anni, prolungabile a quindici, si dovrà avere la libera circolazione delle persone, dei prodotti e dei capitali. Sottolineo l'importanza soprattutto della libera circolazione delle persone, riferita alla nostra mano d'opera che, in tal modo, potrà spostarsi negli altri paesi. Un riflesso importante è dato anche nei riguardi dei turisti, che, in numero sempre crescente, affluiscono da noi, caratterizzando così in modo precipuo i mezzi di trasporto quali strumenti idonei a potenziare l'economia turistica e ad incrementare quella partita invisibile costituita dalle spese dei turisti al fine dell'equilibrio della nostra bilancia dei pagamenti.

Ma, onorevoli colleghi, tutti questi obiettivi sono condizionati dall'efficienza che riusciremo a dare al sistema dei trasporti, strumento insostituibile della intensificazione degli scambi. Mi sia consentito, al termine di questo mio intervento, il richiamo al pensiero del Cavour, che ravvisò nel nuovo mezzo di trasporto costituito dalla ferrovia uno strumento decisivo e fondamentale della politica unitaria. Egli, perciò, diede grande impulso alla costruzione di ferrovie, le quali hanno avuto un ruolo importante nel nostro Risorgimento, come è stato anche recentemente illustrato in pregevoli studi e ricerche. Anche oggi siamo impegnati nella costruzione di una patria più grande: l'Europa. Il mercato comune europeo è la prima tappa per giungere alla unificazione politica di questo antico e glorioso continente. La esperienza storica e la logica economica ci insegnano che il potenziamento dei trasporti, il loro coordinamento e la loro razionale organizzazione costituiscono il migliore strumento propulsivo per la realizzazione dell'unità economica e politica dell'Europa. (*Applausi al centro*).

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

DEGLI ESPOSTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, già da questo settore, prendendo le mosse dal bilancio dei trasporti, si è ancora una volta sottolineata l'urgenza di dotare lo Stato, e quindi anche le ferrovie, dei mezzi e degli strumenti atti a metterlo in condizione di servirsi anche di questa branca per imprimere a tutta l'economia nazionale quel carattere sociale ed antimonopolistico indispensabile per vincere la stagnazione e l'arretratezza che ancora attanagliano il nostro paese.

Pur avendo coscienza che notevoli sono le difficoltà da affrontare per mettere le ferrovie e lo Stato in condizione di assolvere alle loro insostituibili funzioni, ho fiducia nell'avvenire. Questo mio ottimismo, colleghi della maggioranza, non poggia certo sul contenuto del bilancio e sulla relazione presentatami, bensì sulla certezza che, a lungo andare, saranno i lavoratori con la loro forza e con la loro benefica influenza a mettere questa Assemblea nella condizione di dover prendere, come si suol dire, il toro per le corna facendo acquisire alle ferrovie la funzione preminente, la funzione pilota che loro compete.

Diamo uno sguardo al bilancio limitandoci per ora a quella parte che si riferisce alle ferrovie dello Stato. Per quanto riguarda la entrata sui prodotti del traffico (tariffe, merci e viaggiatori) si prevede un aumento, se non erro, del 7,2 per cento rispetto al bilancio preventivo scorso; aumento che di fatto raggiunge però la percentuale del 10,9 per cento, in quanto dal consuntivo dello scorso anno l'aumento reale è stato dell'uno e mezzo per cento e non del 4,7 per cento, come previsto.

Preso atto di questa previsione, a mio parere non certo pessimistica, viene da domandarsi dove detta previsione poggi. Scartata la via dell'aumento generale delle tariffe (e l'esperienza sta ad indicare il cattivo servizio che faremmo all'azienda seguendo questa via) su quali altri elementi può poggiare la previsione di un così elevato aumento dell'entrata? Mi si potrebbe ricordare che nella annata precedente, sulla minore entrata rispetto al previsto hanno giocato sfavorevolmente gli elementi della recessione americana, e io non ho difficoltà ad ammetterlo. Né mi sembra comunque che, così come si presentano le cose per l'anno in corso, sia nell'agricoltura come nell'industria, e con l'entrata in vigore del mercato comune europeo, vi siano da fare rosee previsioni su un così congruo aumento del traffico ferroviario. Ma anche giudicando che nel 1958-59 possa verificarsi un prospero sviluppo per la nostra economia e quindi anche per i trasporti, quali sono gli elementi atti a farci prevedere che le ferrovie possano assorbire in più una così elevata percentuale di traffico?

L'onorevole Colasanto, che non dà nella relazione una risposta a questo interrogativo, ci ha proposto la creazione di una nuova commissione di studio. Studiamo pure nuovamente, ma detti studi a quali linee politiche si ispirano? Ecco il problema sul quale, a mio parere, bisogna discutere, sul quale necessita

fare delle scelte politiche, ancora prima di affrontare gli studi tecnici. I mali delle ferrovie, come quelli di tutti i trasporti, a mio parere sono stati già indicati, le diagnosi già fatte e i medicamenti già vi sono. Quindi, caso mai, si tratta di studiare come propinarli al paziente, in che dosi ed in che tempi farglieli ingurgitare. Ma è questo che voi, a nostro parere, non volete, quando, ad esempio, misconoscete che l'origine del male del settore dei trasporti sta nel graduale ma costante ridimensionamento del peso che la gestione di Stato ha nei trasporti stessi.

Si è parlato del Consiglio superiore dei trasporti. Molto bene. Comunque, a parte il fatto che è dal 1951 che se ne parla ed anche ammesso che questa sia la volta buona, a quale politica ispirerà i suoi atti e le sue azioni la nuova istanza? Quando dichiarate di voler cedere gli autoservizi sostitutivi, i cosiddetti rami secchi, agli autotrasporti privati; quando arrivate al paradosso di obbligare le ferrovie dello Stato a pagare agli esercenti di quelle nuove autolinee perfino un contributo, così come è avvenuto recentemente nel Lazio; quando proponete di aumentare le sovvenzioni ai gestori delle ferrovie secondarie, accogliendo così le pretese dei privati della privatizzazione del profitto e della collettivizzazione del cosiddetto passivo; quando vi opponete alla creazione di una azienda statizzata dei trasporti che assolverà, se pure con gradualità, al compito di gestire gli autoservizi sostitutivi dei tronchi ferroviari passivi, delle linee stradali parallele o integrative delle ferrovie; quando centellate ai comuni ed alle province i mezzi per gestire in proprio i trasporti urbani e extraprovinciali, a nostro parere dimostrate implicitamente di volere consolidare in questo settore l'iniziativa privata demandando ad essa, non i naturali compiti di integrazione, ma bensì quelli di sovrapposizione alla iniziativa statale.

Con questi indirizzi politici, quale efficacia potrà avere questo Consiglio superiore nella sua azione tesa a fare prevalere gli interessi della collettività, dello Stato e delle sue aziende su quelli della Fiat, della Montecatini, della Italcementi e della Pirelli? E voi, come noi, sapete, anche se ufficialmente non volete ammetterlo, che già sulla strada si sono formati dei veri monopoli, e che questi, in combutta con i sopra elencati, trincerandosi dietro le richieste dei piccoli e medi autotrasportatori, praticamente se ne infischiano delle esigenze nazionali, del passivo delle ferrovie, delle difficoltà dei piccoli o

medi autotrasportatori e dell'ingolfamento delle strade. Ciò che per loro conta è aumentare il profitto, vendere macchine, cemento, gomma, ecc. Ma allora viene da domandarsi se il Consiglio superiore dei trasporti, seguendo questo orientamento, potrà aiutare le ferrovie dello Stato ad assorbire una così congrua parte del maggiore traffico futuro, come risulta dalla previsione del bilancio.

Mi si potrebbe rispondere che noi allora vogliamo condizioni preferenziali per le ferrovie. Noi, prima di tutto, riteniamo utile che lo Stato sia dotato dei mezzi per poter assolvere anche in questo settore a una funzione di guida e non di subordinazione rispetto all'iniziativa privata. In secondo luogo, noi riteniamo che sarebbe utile che le ferrovie (per il riscatto e l'ammodernamento delle quali da cinquanta anni spendiamo somme ingenti del denaro pubblico), siano messe in condizioni di assolvere alla loro utile funzione, che giudichiamo insostituibile, in quanto, come scrive il relatore onorevole Colasanto, esse devono essere considerate « la spina dorsale dei sistemi di trasporto del nostro paese, da cui si dovrebbero irradiare i trasporti ferroviari secondari, e delle linee automobilistiche, per rendere economico e comodo il collegamento periferico nelle zone comprese fra le grosse maglie di questo sistema ».

Per noi, quindi, è utopistica la teoria che, lasciando alla libera iniziativa e alla concorrenza competitiva i due mezzi, ognuno di questi, strada o rotaia che sia, si affermerà ed estenderà in rapporto alla sua convenienza economica e sociale. Noi pensiamo che anche in questo settore, mancando lo Stato alla sua funzione di difesa degli interessi della collettività, non potranno che prevalere gli interessi dei gruppi monopolistici.

E a noi sembra che questo sia confermato dalla esperienza di questi ultimi anni; esperienza che, fatta in periodo di pressoché libera concorrenza, sta a dimostrare che il traffico si è orientato sulla strada anche quando gli interessi economici e sociali del paese facevano pendere la bilancia a favore della rotaia. Quanti sono infatti i casi dove l'iniziativa privata, invece di dar vita a nuove autolinee, dove il traffico ferroviario era carente, o dove l'economia di quella certa zona era depressa, anche per mancanza di trasporti, ha imposto invece l'apertura o il potenziamento di una nuova via stradale, parallela alla ferrovia, la quale già da sola assolveva o poteva assolvere ai bisogni di

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 SETTEMBRE 1958

quella località? Ma ancora: come si può pensare che nella libera concorrenza un mezzo possa affermarsi sull'altro alla luce della maggiore o minore convenienza economica e sociale, quando l'uno, la ferrovia, parte anticappata sull'altro, la strada? La ferrovia dello Stato deve, come sua legge ferrea, ispirare ogni suo atto tenendo conto delle esigenze sociali, mentre l'autotrasporto privato ha invece come sua ferrea legge il profitto personale immediato.

Prima ho parlato di oneri sociali; parliamo ora della diversa incidenza del costo della mano d'opera nei due tipi di trasporto: quello stradale privato e quello ferroviario statale.

Non va certo ad onore dell'iniziativa privata la situazione di fatto esistente in quel settore in materia di condizioni di vita e di lavoro degli autoferrovieri privati. Vorrei in proposito ricordare che il relatore ci ha richiamati alla esigenza di fare intervenire gli organi preposti dallo Stato per far rispettare i contratti di lavoro di quei lavoratori; contratti che, anche applicati alla lettera, non garantirebbero certamente quel minimo di benessere e tranquillità, tanto necessario anche per quei lavoratori. L'onorevole Colasanto ci ha richiamati anche alla esigenza di far diminuire gli attuali orari di lavoro dei guidatori di automezzi, per non mettere in pericolo — sono parole del relatore — la vita di coloro che di questi mezzi si servono. La minore incidenza del costo del personale sia sui due mezzi di trasporto sia sulle due forme di gestione, non è quindi da ricercarsi nella superiorità economica o nella più elevata capacità organizzativa e di direzione dell'automezzo e dell'azienda privata rispetto al treno e all'azienda di Stato.

D'altra parte non è difficile capire quanta utilità apporterebbe al paese un sostanziale miglioramento delle condizioni di vita e di lavoro di coloro che lavorano nel settore della strada. Quell'aumento delle retribuzioni e l'abbassamento della durata delle ore lavorative apporterebbero nuova linfa all'esangue economia interna del nostro paese, vivificherebbero il mercato interno e quindi aumenterebbe la sua capacità di assorbimento.

Sempre in materia di concorrenza tra i due mezzi, vi è da aggiungere il fatto che diverso è il livello di modernizzazione raggiunto dai due mezzi di trasporto. Dopo anni di insistenze, sia da parte dei ferrovieri sia del settore del Parlamento del quale mi onoro di far parte, si è varato un piano pluriennale di stanziamenti; ma anche questo, sia per l'esiguità delle cifre previste per l'ammoderna-

mento, sia per mancanza di contemporanei provvedimenti in materia di coordinamento dei due trasporti e di ringiovanimento delle strutture direzionali della azienda ferroviaria, lo giudichiamo neppure tale da assicurare alle ferrovie il recupero del terreno perduto. Infatti, il numero di nuovi carri, di vetture, di trainanti elettrici e *diesel* previsti e già in parte commissionati, i chilometri di binario e di linee che si intendono ancora rinnovare o elettrificare, non sono neppure sufficienti a mettere in condizioni le ferrovie entro il 1962 di essere alla pari con il livello tecnico raggiunto nel 1958 dall'autotrasporto.

Se si tiene poi conto che da oggi al 1962 la grande industria privata e i grandi monopoli non staranno certamente con le mani in mano, si può facilmente prevedere che quell'anno — se non si modificherà radicalmente l'attuale orientamento politico nel settore dei trasporti — ci troveremo nuovamente a dover constatare, seppure con amarezza, che la soffocante spirale in cui l'azienda da anni si trova a causa delle passività, degli alti costi, dell'intensificata concorrenza, della mancata acquisizione di una sufficiente percentuale di maggiore traffico, sarà divenuta ancora più stretta.

Ma la carenza degli stanziamenti non la si rileva soltanto nel settore dei binari, delle locomotive, degli impianti fissi. Dall'esame, ad esempio, delle due voci di entrata e uscita per le materie prime necessarie alle ferrovie, balza agli occhi anche il troppo lento sviluppo della produzione in proprio di energia da parte dell'azienda ferroviaria statale. Infatti, se ho ben capito quanto ho letto, accanto alla maggiore spesa prevista in 50 milioni di lire per incrementare al produzione in proprio, si prevede nel bilancio un aumento di 1.600 milioni di lire per l'acquisto di energia elettrica privata. È noto che le ferrovie sopperiscono all'80 per cento circa del loro fabbisogno di energia con l'acquisto sul mercato privato ad un prezzo superiore di circa due terzi al costo dell'energia che producono in proprio. È pure noto che da tempo questo settore politico sottolinea la necessità che lo Stato nazionalizzi il settore elettrico.

Conoscendo tuttavia l'opinione negativa della maggioranza, e quindi del Governo, su questa nazionalizzazione, abbiamo suggerito in passato — e ripetiamo ancor oggi, sotto forma di domanda subordinata — che almeno si deliberino, e in via immediata, stanziamenti appositi per mettere più celermente le ferrovie in condizione di essere

autosufficienti, tanto più che, una volta giunti a questa meta, le ferrovie e quindi lo Stato, potrebbero realizzare annualmente risparmi della misura di cinque o sei miliardi di lire.

In un primo tempo (ella ricorderà, onorevole ministro) si era parlato anche della costruzione di una nuova centrale termoelettrica e dello stanziamento per quest'opera di 12 miliardi di lire. Se ben ricordo, a tale centrale fa riferimento anche il piano quinquennale, ma poi non se ne è più fatto niente. Non ritiene, onorevole ministro, che sia giunta l'ora di prendere in serio esame quella proposta soprattutto oggi, dopo lo scoprimento di importanti e ricchi bacini metaniferi in diverse zone del paese? Utilizzando il metano, si potrebbero non solo approntare centrali in grado di erogare energia a prezzo conveniente, ma anche assorbire una notevole aliquota di disoccupati.

La nostra critica al piano non si limita soltanto alla constatata insufficienza dei fondi, ma riguarda anche la mancanza di una coerente linea politica, per non volere il Governo far riacquistare alle ferrovie quella funzione pilota, di « spina dorsale dei trasporti » del nostro paese, così come le ha definite l'onorevole Colasanto.

A queste conclusioni, onorevoli colleghi, mi pare dobbiate necessariamente pervenire anche voi se analizzate obiettivamente il piano: nato in ritardo, esso prevedeva in un primo tempo una spesa di 250 miliardi, ridotta poi a 175; somma anche questa che il Governo sta — per quanto mi consta — con difficoltà reperendo. Mi è stato detto infatti che sarebbero appena 60 i miliardi reperiti dalle banche, con un tasso di interesse del 4,50 per cento, non certamente basso.

D'altra parte, a quale ottimismo sul futuro delle ferrovie dello Stato ci si può abbandonare se si tiene presente che il piano prevede l'ammodernamento delle sole dorsali e che si è fino ad ora assistito pressoché passivamente al sovrapporsi di nuovi servizi stradali a quelli ferroviari, anche dove questi ultimi si dimostrano efficienti e sufficienti?

Personalmente condivido la opinione di coloro i quali prevedono che al termine del piano le ferrovie non solo non saranno guarite del loro male, ma che anzi altri chilometri di ferrovia ora definiti efficienti saranno diventati o potranno essere giudicati rami secchi.

Abbiamo altri elementi che ci portano alla stessa conclusione. Intendiamo riferirci agli

ostacoli frapposti dal Governo alla riforma direzionale e strutturale delle ferrovie dello Stato, riforma che vuole assicurare un indirizzo di gestione e una struttura tecnica direzionale meno vecchia, sorpassata di quella che fino ad oggi si è imposta.

È da anni che il nostro settore, facendosi portavoce dell'opinione dei tecnici, dei ferrovieri e dell'interesse generale della nazione, insiste per la riforma dell'azienda ferroviaria. Alcuni anni or sono sembrava si fosse accodati a questa richiesta. Si costituì una commissione chiamando a farne parte menti illuminate in questa materia, quali il professor Berruti, l'attuale capo di gabinetto del ministro, il direttore generale delle ferrovie Rissone ed eminenti nostri rappresentanti, quali il senatore Massini, segretario del sindacato ferrovieri maggioritario, e l'onorevole Cappugi, ferroviere dirigente della C. I. S. L.

Ebbene, che fine hanno fatto le proposte a cui giunsero i membri di quella commissione in oltre due anni di studi? Onorevole Colasanto, è anche dall'ingrata fine che ha fatto tale studio che proviene lo scetticismo sulla utilità della sua proposta di dar vita ad una nuova commissione di studio.

Onorevole ministro, le sarei personalmente grato se volesse dirci che fine ha fatto quello studio e quali sono le sue opinioni in proposito. E tenga presente che il cosiddetto progetto Berruti non è il non *plus ultra*, in quanto manca, a mio parere, di un elemento importante, carenza derivata anche questa — credo — dai limiti e dalle strettoie imposte dalla linea politica perseguita dall'attuale maggioranza e quindi dall'influenza che detta maggioranza ha avuto sui componenti di quella commissione qualificata.

Mi riferisco al misconoscimento della esigenza di modificare i rapporti fra azienda e direzione da una parte e personale ferroviario e suoi rappresentanti dall'altra, così come prevede la Costituzione all'articolo 46, in cui si indica la esigenza che i lavoratori siano messi in grado di collaborare attivamente alla gestione dell'azienda.

E anch'ella, onorevole ministro, converrà con me che da questa impostazione potrebbe derivare all'azienda una fonte inesauribile di fresche esperienze, di idee e di entusiasmo. Se di questa collaborazione attiva del personale alla gestione dell'azienda ne fosse riconosciuta la utilità, si potrebbe articolare oltre che con la rappresentanza del personale nel consiglio dell'amministrazione centrale, anche negli impianti attraverso le commissioni interne, nei compartimenti e nei ser-

vizi attraverso i comitati di esercizio con la inclusione in questi di eletti dal personale.

Ciò premesso e precisato, quale è la opinione del Governo sul contenuto e sul tempo di attuazione della riforma dell'azienda? Mi sembra comunque che la sua opinione, signor ministro, non possa non collimare con la nostra almeno per quella parte della riforma che dovrebbe precisare e delimitare sia i compiti politici di direzione e di controllo ministeriale, sia le responsabilità tecniche e le funzioni che il direttore generale deve avere ed assolvere alla luce delle direttive politiche, che di volta in volta il Parlamento o il ministro darà.

Mi pare inoltre che detta riforma non possa misconoscere l'esigenza di fare acquisire all'azienda quella necessaria autonomia di movimento, quel decentramento di responsabilità alla periferia tali da assicurarle la celere acquisizione delle auspiccate caratteristiche di azienda industriale-commerciale.

Ma ritorniamo alle responsabilità. In proposito, mi sembra che l'esperienza del dopoguerra ci indichi non solo la necessità di definire i limiti di competenza politica degli uni e tecnica degli altri, ma anche quella di non far presiedere, e quindi di non includere, nel consiglio di amministrazione delle ferrovie, sia il ministro sia il direttore generale. D'altra parte, a me sembra che la delimitazione sia delle competenze e dei poteri, sia delle responsabilità politiche e tecniche, potrebbe aiutare anche lei, signor ministro, a non cedere alla tentazione di dare la priorità o di ritardare, di insabbiare o di attuare questo o quello stanziamento, questo o quel provvedimento di carattere tecnico-sociale, a non cadere cioè nella tentazione di prendere decisioni che non siano ispirate al criterio della convenienza economica e della urgenza sociale, ma cedendo alle pressioni, agli interessi politici della sua parte, che non sempre collimano con quelli generali dell'azienda, del settore, del paese.

Vorrei ricordare, a titolo di esemplificazione, la manifestazione cosiddetta religiosa tenutasi lo scorso anno nel mio compartimento: l'officina deposito locomotive di Bologna-centrale e l'officina materiale mobile della stessa città, con il fine dichiarato di «espugnare una roccaforte del marxismo», come scrisse l'*Avvenire d'Italia*.

Per tale iniziativa politica di parte, l'azienda sopportò un onere aggirantesi sui 2.800.000 lire. In quella circostanza alcuni faziosi clericali del luogo imposero la loro volontà, contro quella della quasi totalità

dei ferrovieri, della maggioranza dei funzionari del luogo e persino di autorevoli e diretti collaboratori del Ministero.

Crede lei, signor ministro, e credono i colleghi che se dietro quel gruppo clericale fazioso non si fosse ritenuto esservi stata — a torto o a ragione — la condiscendenza dell'onorevole ministro; credete voi che se quei funzionari avessero saputo di dover rispondere direttamente al Parlamento e al paese di quel denaro, avrebbero assistito passivamente a quello sperpero? Personalmente ritengo di no.

Ecco perché, congiuntamente a una nuova politica che poggia su un giusto coordinamento dei due mezzi e sulla preminenza dei trasporti gestiti dallo Stato e dagli enti locali, io caldeggi l'attuazione della riforma dell'azienda, così come è stata da questa parte e da altre auspicata da tempo. Sono convinto inoltre che solo se i maggiori stanziamenti verranno effettuati congiuntamente alla riforma delle ferrovie che preluda al nuovo indirizzo nel settore, l'azienda potrà essere messa in condizioni più favorevoli di operare sia per l'abbassamento dei costi e quindi del passivo, sia per l'aumento dei prodotti del traffico e quindi delle entrate nelle sue casse. Non ho la presunzione di sostenere cose nuove, né tanto meno mi illudo dell'accoglimento — almeno al termine dell'attuale dibattito — da parte vostra delle indicazioni e delle proposte da noi espresse per attuare un nuovo indirizzo sia nel settore dei trasporti, sia in quello delle ferrovie. È bene comunque che teniate conto, colleghi della maggioranza, che i lavoratori, gli autoferrotranvieri, i ferrovieri, non desisteranno dal sollecitare e lottare per l'affermazione degli indirizzi da noi propugnati e dei quali siamo portavoce.

Ritenendo di aver dimostrato che l'azienda può prosperare, che i costi possono abbassarsi e il bilancio può migliorare senza ricercare nuove economie attraverso il non miglioramento delle condizioni di vita e di lavoro e la compressione del numero del personale ferroviario occupato, permettetemi infine di ricordarvi, colleghi della maggioranza, che i ferrovieri comunque non sono certo disposti a subire siffatte economie, tanto più che essi rivendicano da tempo e lottano perché il progresso tecnico, nella misura in cui avanza, si trasformi contemporaneamente in progresso sociale.

Questa affermazione sento il dovere di farla in quanto, purtroppo, non è come ella ha scritto, onorevole Colasanto, e cioè che «nell'insieme il personale non abbia motivi

di scontento ». Per riportare la serenità fra quella categoria non è sufficiente « rivedere alcune competenze accessorie del personale addetto alla manutenzione ed all'esercizio degli impianti fissi e delle officine », né è sufficiente « la sistemazione degli assuntori e l'adeguamento degli stipendi per alcune qualifiche intermedie o l'eliminazione di alcune strozzature nelle carriere del personale di concetto », come ella ha sottolineato — ed io la ringrazio per questo — nella sua relazione.

Vi sono però altre questioni meno marginali, di più grossa portata, di più grande mole: mi riferisco ai problemi che da anni bollono in pentola e ai quali quanto prima sia il Governo, sia l'onorevole ministro dei trasporti, sia i due rami del Parlamento, dovranno pure dedicare la loro attenzione, se non si vuole lasciare radicalizzare la lotta dei ferrovieri dello Stato. Vi è il problema delle case, sulle quali, ad onor del vero, il relatore ha speso diverse parole critiche e al quale ha accennato anche l'onorevole Troisi. Se le informazioni in mio possesso sono esatte, ella, onorevole ministro, nel passato ha ripetutamente promesso un piano poliennale per la costruzione di 20-30 mila alloggi per i ferrovieri. Questa promessa, fra l'altro, aveva trovato, se ben ricordo, eco anche nelle enunciazioni programmatiche del capo dell'attuale Governo quando disse che intendeva operare per assicurare una casa a tutti. Guardando però il bilancio, rilevo che è stata eliminata la spesa di 400 milioni che lo scorso anno erano previsti per sovvenzionare le cooperative costituite fra i ferrovieri, mentre non ho trovato alcuna previsione di spesa per l'inizio del piano da lei a suo tempo enunciato. Che fine ha fatto questo piano? Forse ella ed il Governo si sono ricreduti sull'attuazione del piano e sono arrivati alla conclusione che per poter tener fede all'impegno sarà sufficiente provvedere con le normali assegnazioni ai ferrovieri di alloggi costruiti dall'I. N. A.-Casa? Forse che anche quest'anno ella rinnoverà l'impegno, demandando agli anni futuri l'inizio di quelle costruzioni? Mi auguro che così non sia in quanto all'inganno si aggiungerebbe la beffa!

Sempre in materia di case, se ho ben letto il bilancio di previsione, rilevo che si sono diminuite di 25 milioni di lire le spese per la manutenzione delle case ferrovieri gestite dall'azienda. Qual è la ragione che ha guidato gli estensori del bilancio a decurtare quella somma? È vero: risulta anche a me che in varie località, a Bologna per esempio, per l'adattamento dell'appartamento della mas-

sima autorità ferroviaria, di denaro se ne è trovato in abbondanza in quanto sono stati spesi 2 milioni nel 1954 e 3 milioni e mezzo nell'anno in corso. È pure vero, però, che nei compartimenti si negano lavori utili di imbiancatura, di intonacatura, di riparazione degli infissi, ecc., delle altre case dei ferrovieri, motivando ciò con la mancanza di fondi.

Potrebbe anche su questo, onorevole ministro, darmi chiarimenti e informarmi, se il suo Ministero cioè intende fornire ai vari compartimenti i mezzi necessari per dette manutenzioni? Vorrei comunque pregarla di tener conto che se i ferrovieri fortunati, in quanto beneficiari di case di proprietà delle ferrovie, auspicano sia l'acceleramento della legge sul riscatto, sia maggiori fondi per la manutenzione delle loro case, quelli che ancora non hanno questa fortuna, per mio tramite la sollecitano a passare dalle promesse alle opere per dare inizio immediatamente al piano poliennale per la costruzione dei 20-30 mila vani in un giro ragionevole di anni.

Ma altri e di più grossa portata sono i problemi che sono sul tappeto. I colleghi che hanno la benevolenza di ascoltarmi ricorderanno che fin dal 17 luglio la Confederazione generale italiana del lavoro per mandato dei sindacati del pubblico impiego e, quindi, anche dei ferrovieri, ha richiamato l'attenzione dell'onorevole Fanfani sulla necessità, fra l'altro, di migliorare sostanzialmente le quote di aggiunta di famiglia e di estendere la scala mobile anche al pubblico impiego. Sulla giustizia di queste proposte non intendo soffermarmi lungamente. Desidero soltanto ricordare che l'aggiunta di famiglia è rimasta quella del primo dopoguerra e che con la mancata applicazione nel settore del pubblico impiego della scala mobile, causa il fatto che dal 1957 ad oggi il costo della vita è già aumentato dell'8 per cento, i benefici che il Parlamento ritenne opportuno concedere ai ferrovieri ed agli statali in genere sono già in congrua parte andati in fumo.

Su questi problemi, ai quali sono interessati anche i ferrovieri, potrebbe ella, onorevole ministro, essere così gentile di rompere il silenzio del Governo e di informare la Camera degli intendimenti che si hanno a proposito della scala mobile, della aggiunta di famiglia e quindi delle richieste presentate dalla C. G. I. L. all'onorevole Presidente del Consiglio in materia rivendicativa per il settore del pubblico impiego?

Permettetemi infine di affrontare il più grosso dei problemi all'ordine del giorno dei

ferrovieri: i turni di lavoro. Dal bilancio si legge che alla «diminuzione della consistenza numerica del personale, per effetto delle normali eliminazioni per esonero ed altre cause, solo in parte si contrapporranno nuove assunzioni». Si intende in una parola diminuire il personale. Meditando su questo passo, mi sono domandato se il Governo sia veramente animato dalla intenzione di soddisfare le larghe aspettative esistenti fra il personale esecutivo delle ferrovie che rivendica la diminuzione del servizio di un congruo numero di ore. Mi sono chiesto, onorevole ministro, come l'azienda ferroviaria potrà assicurare il godimento ai ferrovieri anche dell'ultimo aumento dei congedi concesso alle basse qualifiche, come potrà assorbire parte dei lavoratori degli appalti che per legge devono essere sistemati, e come potrà tener fede all'impegno di diminuire l'orario di lavoro così come previsto dal nuovo stato giuridico, quando nel bilancio 1958-59 si prevede la diminuzione del personale. Può e vuole essere ella così paziente da fornirmi lumi per risolvere questo *rebus* del quale, da solo, non ho trovato la chiave?

Onorevole ministro dei trasporti, può darsi che ella mi giudichi troppo facile alla critica o comunque che non abbia voluto tenere in sufficiente conto tutte le difficoltà che ella incontra, anche, almeno così si dice nell'ambiente ferroviario, fra i suoi stessi collaboratori di Governo.

Personalmente non ho la presunzione né l'esperienza necessaria per giudicarmi immune da queste pecche. Sono comunque profondamente convinto che gli ostacoli maggiori che ella incontra siano originati prevalentemente dalle ristrettezze sociali con le quali ella ed il Governo avete operato e intendete operare in questo come negli altri settori produttivi del nostro paese.

Ritengo che le difficoltà e gli ostacoli che ogni innovazione a carattere sociale crea possano essere vinti a condizione, s'intende, che si rompa il filo del compromesso con il monopolista, sia dell'industria e della strada come della terra, che crea ad arte queste difficoltà e ostacoli.

Una calda preghiera, onorevole ministro, me la permetta: non anteponga più gli interessi egoistici di pochi grandi ricchi a quelli dei lavoratori; abbia il coraggio di appellarsi alle masse popolari e di stimolare la loro collaborazione. Su questo tema, pur dando atto a lei e al direttore generale di alcuni timidi tentativi, pure nell'ambito della illiberale politica perseguita dal suo Governo,

di voler ripristinare nell'azienda un clima più respirabile dal punto di vista democratico, vorrei convincerla della necessità di affrontare con più coraggio il problema all'interno del Consiglio dei ministri, nell'azienda e nel paese. Si tratta del problema delle libertà. Non è solo mia la convinzione che è dal riconoscimento del diritto di libertà del lavoratore sui posti di lavoro che si creano le condizioni per una utile collaborazione e per una compartecipazione attiva alla direzione dell'azienda da parte dei ferrovieri. Solo con questo riconoscimento si creerà in ogni lavoratore lo stimolo a dare il necessario e prezioso contributo di opere e di idee. Ma fino a che, dal centro alla periferia, il suo ministero non riuscirà a liberarsi della vecchia impostazione paternalistica e discriminatoria della libertà condizionata, fino a che si collega il riconoscimento ai sindacati e alle commissioni interne del diritto di rappresentanza e di intervento alla condizione che questi operino in funzione subordinata alle idee e alle azioni delle direzioni aziendali e centrali, nulla di buono ne potrà venire. I lavoratori, i loro sindacati e le commissioni interne — ripeto quanto ho detto e quanto ella sa — si battono per vedere riconosciuta la loro personalità di uomini liberi e indipendenti, anche e specialmente sul posto di lavoro.

Su questa materia, mi permetto di richiamarla a quanto ha scritto l'onorevole Colasanto nella sua relazione, quando invita a «premiare chi lavora, senza i troppi favoritismi che si lamentano». Sulla eliminazione dei favoritismi so che molto dipende dalle capacità unitarie dei ferrovieri di reagire e di opporsi. Però dipende anche da lei, dalle disposizioni del suo Ministero.

Vorrei portarle un esempio attuale, quello del premio di operosità per i ferrovieri. Ella sa che detto premio dovrebbe assegnarsi in rapporto alla qualità ed al rendimento dei singoli. Ebbene, la direzione generale delle ferrovie intende fissare il numero degli «ottimi», dei «normali» e dei «demeritevoli» non sulla base della valutazione dei meriti dei singoli, ma su una percentuale fissata preventivamente. Ma, sempre in materia del premio di operosità si esclude la collaborazione delle commissioni interne dal lavoro di valutazione di quei meriti. Ebbene, una impostazione siffatta agevola il favoritismo e preclude la possibilità di premiare tutti coloro che lo meritano.

Ella in questo caso può, se vuole, facilitare l'affermarsi di una valutazione giusta

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 SETTEMBRE 1958

dei meriti di ciascuno, togliendo le remore delle citate percentuali sul premio di operosità. Ella può, se vuole, riconoscere alle commissioni interne il compito di partecipare in pieno diritto alla determinazione di quelle qualificazioni. Ella può all'interno dell'azienda ed anche all'esterno operare positivamente perché si acceleri l'iter legislativo del riconoscimento giuridico delle commissioni interne, perché i lavoratori delle ferrovie possano essere compartecipi nella direzione dell'azienda e perché si estenda l'esercizio della libertà sui posti di lavoro.

Si dice tra i ferrovieri che ella, onorevole ministro, tra gli uomini della democrazia cristiana è il più aperto alle nuove esigenze sociali e di democrazia. Non sono in grado di sapere se questo rimane un pio desiderio o se risponde e corrisponde alla realtà del suo pensiero e della sua azione all'interno del suo partito e del Governo. Comunque, non essendo le opinioni e i proponenti che contano, ma i fatti e le azioni del Governo e del suo Ministero, non ci rimane che seguirla senza prevenzioni, nel suo lavoro futuro, dimenticando quello passato sul quale abbiamo già dato un giudizio complessivamente negativo. La giudicheremo dal suo lavoro futuro. Tenga, comunque, conto che troverà in noi degli alleati ogni qualvolta opererà per imprimere all'azienda ferroviaria e quindi al settore dei trasporti un orientamento più confacente agli interessi della collettività.

Noi, per parte nostra, non lesineremo negli sforzi, dentro e fuori di questa aula, dentro e fuori dell'azienda ferroviaria, e con l'aiuto dei lavoratori opereremo affinché gli orientamenti e le rivendicazioni illustrate in questa sede divengano realtà operante, affinché le riforme caldeggiare e le leggi auspiccate vengano approvate dal Parlamento.

Così opereremo perché così crediamo di meglio assolvere al nostro mandato e di agire nell'interesse dell'azienda ferroviaria, dei trasporti e del paese. (*Applausi a sinistra — Congratulazioni*).

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

SAMMARTINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, mentre la Camera si prepara ad approvare il bilancio del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1958-59, io ritengo che dalla somma dei consensi come delle critiche che da ogni settore del Parlamento si levano ai sistemi, agli indirizzi, ai programmi, vale a dire alla politica dei trasporti in Italia, un sentimento però ci trovi nella grande maggio-

ranza concordi: l'amministrazione dei trasporti nelle sue due grandi famiglie — direzione generale delle ferrovie, ispettorato generale per la motorizzazione civile — è consapevolmente al servizio del paese.

Il Parlamento ha il diritto ed il dovere di dare il suo giudizio sulle amministrazioni che servono la comunità nazionale e, nel caso in esame, può senz'altro dar atto all'amministrazione dei trasporti dello sforzo positivo e concreto che essa ha compiuto raccogliendo in frantumi, nel 1945, la rete ferroviaria e compiendo la ricostruzione al fine di ricongiungere anello per anello la lunga e complessa catena dei trasporti per ferrovia e quindi simultaneamente organizzando ed avviando i trasporti automobilistici (parlo di quelli extraurbani), là dove per anni invano si sarebbe atteso un collegamento celere con il resto del mondo. Rendiamo dunque il dovuto omaggio a quanti hanno operato ed operano in questa amministrazione, dal ministro Angelini, propulsore coraggioso di tanto risanamento, realizzatore di un programma così vasto e complesso di ammodernamento di quadri e di servizi, a tutti i suoi collaboratori, tecnici ed amministrativi, che con passione e competenza stanno riportando il sistema dei trasporti in Italia al livello meritato da un popolo civile.

Partendo da questo doveroso riconoscimento, che del resto leggiamo caldo e vivo nella stessa ampia, chiara, dirò garibaldina relazione del collega Colasanto, mi permetterò di esprimere alcuni punti di vista che in tema di trasporti riflettono aspirazioni e voti delle popolazioni che abbiamo l'onore di rappresentare.

I trasporti devono tendere ad assecondare, favorire, facilitare lo sviluppo nazionale e ridurre l'isolamento di agglomerati civili, specialmente quelli di alta montagna, in molti casi ancora lontani dalle possibilità di movimento e perciò di contatto con il mondo che non sia strettamente paesano. Due aspetti, dunque, di un unico problema: i trasporti devono essere ordinati ed obbedire ad un fine sociale oltre che economico.

La produttività economica è senz'altro obiettivo e fine di ogni saggio amministratore privato. Lo Stato, ente di diritto pubblico e supremo regolatore della pubblica cosa, in questo si distingue da qualsiasi altro operatore privato: che il fine sociale, ossia il pubblico bene, è il primo dei fini cui ispirare la propria amministrazione.

In questo ordine di idee deve, a mio avviso, muovere proprio e soprattutto l'am-

ministrazione dei trasporti quando, per esempio, decide di risanare il proprio bilancio cominciando con l'amputare i tronchi ferroviari passivi. Per fortuna l'allarme che una tale idea ha prodotto in vaste regioni d'Italia, specialmente del Mezzogiorno, è stato attenuato da un avverbio saggiamente inserito al punto primo del piano organico che la direzione generale delle ferrovie ha redatto al fine del risanamento del bilancio, l'avverbio « irrimediabilmente ». Vanno dunque amputati i tronchi passivi quando però siano tali irrimediabilmente, senza via di scampo, senza medicine, senza rimedi. Il che ci autorizza a ritenere che, prima di toccare un solo binario, la direzione generale intende studiare i rimedi onde sollevare la linea che stia sotto giudizio per la situazione economicamente negativa.

In altra occasione mi sono permesso di esprimere, in quest'aula, il mio parere, parere non del tutto personale bensì attinto viaggiando, e proprio dalla bocca di ferrovieri, competenti come pochi ad individuare pregi e difetti della propria azienda. E l'argomento ha sempre appassionato in treno tutti i compagni di viaggio, così come ha acceso polemiche e dibattiti ad alta voce in tutto il Molise la notizia di un anno fa, secondo la quale la scure sarebbe stata decretata su un tratto della linea Benevento-Campobasso-Termoli: parlo della Campobasso-Termoli, a proposito della quale non aggiungerò parola, data la smentita che ce ne fece pervenire il ministro qui presente.

Ma è sul principio generale che mi permetterà di aggiungere parola, sul proposito, cioè, di tagliare i cosiddetti rami secchi per puro e semplice esame degli attuali dati statistici di trasporto di persone e di merci. Mi riferisco, s'intende, al fenomeno che ricorre nel Mezzogiorno, dove finalmente le popolazioni, attraverso la politica di rinascita perseguita dai governi della ricostruzione, si vanno dotando dei servizi che ne elevino il tenore di vita. E proprio quando questa operazione a vasto raggio sta nella fase acuta, quando ogni giorno più si constata e si rileva che tanta parte del mancato progresso del Mezzogiorno, tanta ragione del mancato allineamento della nostra popolazione sul piano di altre popolazioni del paese si deve alla mancanza per troppo tempo di una rete organica di ferrovie specialmente nelle regioni montane, non è proprio il caso di pensare a togliere il già poco che abbiamo quanto a patrimonio ferroviario. La depressione economica del Mezzogiorno è proprio una conseguenza di questo assetto ferroviario che nel meridione non

si è realizzato, quando, l'automobile essendo nella mente di Dio, il treno rappresentava il solo potente mezzo su cui poggiare il progresso.

Il che è vero ancora oggi, nonostante il trionfo dell'automobile. Solo alcuni giorni fa, venuti i dirigenti di una grande azienda industriale per esaminare la possibilità di impiantare un'industria in un notevole centro della mia zona, il relativo responso negativo è stato motivato dalla mancanza *in situ* di uno scalo ferroviario. Mi basterà questo risultato di una pratica che concerne il problema così attuale dell'industrializzazione del Mezzogiorno per sostenere sempre, così come ho fatto finora, che il programma delle amputazioni ferroviarie non possa e non debba riguardare le ferrovie di regioni e province prevalentemente montane e quindi ad economia povera.

La X Commissione permanente, nella sua recente seduta in sede di esame della relazione Colasanto, mi ha fatto l'onore di accogliere un ordine del giorno in cui si chiede che nel programma di eventuali soppressioni di linee ferroviarie si tenga conto, sempre e in ogni caso, delle esigenze sociali ed economiche delle popolazioni.

Quanto al Molise; per esempio, le statistiche vi dicono che le popolazioni viaggiano intensamente per ferrovia non meno che per autolinea; la cronaca e la storia di ogni giorno insegnano che però in treno si viaggia troppe volte in piedi — come io vedo settimanalmente lungo il percorso Campobasso-Roma e viceversa — per carenza di vetture. Il che dice chiaramente che la gente preferisce ancora il treno all'automobile, specialmente nei percorsi che superano i 200 chilometri. Ma è la ferrovia che si mostra per lo meno ingenerosa per il pubblico.

L'ammodernamento ed il potenziamento degli impianti costituiscono un programma che riguarda anche l'Abruzzo ed il Molise. Con la ricostruzione, fra breve completata dalla linea Sulmona-Isernia — a proposito della quale sento il dovere di ripetere in quest'aula la commossa gratitudine delle popolazioni interessate al ministro Angelini, al direttore generale, al capo servizio lavori e costruzioni ed a tutti gli autorevoli membri del consiglio di amministrazione — con la ricostruzione, dicevo, dell'intera linea, tutto il traffico da Sulmona e da Campobasso per Napoli e per Roma andrà a gravitare in Vairano-Caianello, sulla Roma-Napoli, via Cassino, linea che tornerà ad assumere la funzione di unica linea ferroviaria congiungente per

via breve l'Abruzzo a Napoli ed il Molise a Napoli e Roma. Conseguenza: occorrerà ammodernare e potenziare la linea Roma-Napoli (via Cassino) provvedendo al raddoppio del binario sulla tratta Ceprano-Cassino-Vairano e del binario sulla tratta Cassino-Vairano e dotando la linea stessa di materiale mobile, adeguato alle necessità attuali ed a quelle prevedibili in un numero di anni avvenire.

I ferrovieri possono testimoniare che da Campobasso a Roma e viceversa si viaggia in piedi; il che dice che le vetture non sono adeguate al servizio e che il servizio ferroviario sulla traiettoria Campobasso-Roma, così come viene espletato attualmente, non tiene conto delle esigenze delle popolazioni. E tutto questo si verifica malgrado che, ad opera dell'Istituto nazionale trasporti, nello stesso percorso Campobasso-Roma, agiscano tre coppie al giorno di pullman e nonostante che altre linee automobilistiche, anche esse frequenti e intense, siano in atto da alcuni altri centri del Molise alla capitale od a Napoli. Ad onta di tali servizi automobilistici, perfettamente paralleli alla ferrovia, i treni sono sempre pieni fino all'inverosimile.

Citerò un caso da me stesso constatato settimanalmente. I viaggiatori che, provenienti dalla Sulmona-Isernia e da Campobasso, prendono a Vairano il diretto 216 in transito alle ore 14,25, si trovano a dover viaggiare in una specie di tradotta militare. Tale treno, che chissà perché è preferito dai militari di Caserta in viaggio per Roma, si compone di due sole vetture, con la conseguenza che la maggior parte dei viaggiatori a Vairano non trova posto su quel treno. E sono i viaggiatori tutti e soli di una sola grande provincia, quella di Campobasso, che conta oltre 400 mila anime. Che il lodevole programma di ammodernamento, dunque, tocchi anche il Molise!

Mentalità nuova — dice il relatore — occorre al Ministero dei trasporti per realizzare, per le linee destinate a rimanere, attraverso i necessari ammodernamenti e con adeguato contributo governativo, la migliore rispondenza alle moderne esigenze dei viaggiatori, eliminando, tra l'altro, in tal modo le spese derivanti dalla antiquatezza degli impianti. E solo quando i rimedi saranno esperiti e verrà dimostrato che il viaggiatore diserta la ferrovia, quella determinata linea va soppressa; ma anche in tal caso lo Stato ha il dovere di garantire il pubblico servizio, in questo caso servizio automobilistico, mettendo in conto persino eventuali, deprecabili

crisi che si potessero registrare nella fornitura dei carburanti. Circostanza non sottovalutabile questa, nel cui caso una linea ferroviaria resta la salvezza unica e sola.

Non sono, onorevoli colleghi, un assolutista ferroviario. Sono convinto che l'automobilismo ha fatto e farà molta strada a vantaggio del progresso, ma nelle zone progredite e nelle pianure, dove, auspice la nuova politica stradale, si vanno realizzando grandi arterie che fanno onore al nostro paese; sulle montagne e fra popolazioni povere, invece, la ferrovia è l'ancora alla quale ancora possiamo aggrapparci per continuare a vivere ed operare nel consorzio civile. Grandi cose — debbo dirlo con orgoglio d'italiano ma con dolore di montanaro — si stanno facendo, ma nelle beate valli ubertose, lungo i fiumi, insomma nelle vaste piane d'Italia. E le montagne stanno a guardare! Il palpito di un treno sulle nostre montagne non è solo e sempre un'immagine patetica e sentimentale, come a taluni appare; il treno, in molti casi, è l'unico segno, dopo quello dell'esattore delle imposte, della presenza dello Stato in mezzo alla vita, tante volte desolata, delle popolazioni montane. Esso è un pubblico servizio, che va adeguato al progresso della vita economica e sociale, anche — se necessario — a spese di coloro che già godono altri privilegi e altre comodità.

Concordo in pieno col relatore là dove invoca l'urgenza del raddoppio del binario sulla tratta San Severo-Termini-Isernia-Pescara-Ancona della linea Lecce-Bologna (la grande arteria adriatica della quale poco fa ha parlato con tanta autorità ed efficacia il collega Troisi), in via di completa elettrificazione, per cui vengono spesi in atto circa 30 miliardi. E questo va detto e va apprezzato. Il raddoppio, io sono certo, rappresenta una necessità non locale ma nazionale, in quanto non è chi non vi veda incentivo a trasformazioni economiche conseguenti, il tutto a vantaggio della intera economia nazionale.

Una raccomandazione mi permetto formulare per la sistemazione definitiva della grande famiglia degli assuntori delle ferrovie e dei dipendenti, per i quali già in quest'aula sono state dette parole che commuovono e che manifestano una dolorosa e ancor triste verità. Un gran passo, è vero, è stato fatto con la legge 5 marzo 1958, n. 224, ma essi restano ancora oggi i soli privi di sicurezza nell'avvenire, nella benemerita famiglia dei ferrovieri. Sono sicuro, peraltro, che il Governo, sensibile sempre a tante rivendicazioni di diritti che da ogni classe sociale si levano,

non tarderà ad esprimere solennemente la propria solidarietà, compiendo un atto di equità e di giustizia in favore di questi lavoratori, assillati dall'incubo della precarietà di un rapporto non ancora nettamente definito.

Consentirà la Camera che mi soffermi ora, brevemente, sui servizi automobilistici extraurbani, traendo qualche conclusione dall'esperienza che io, come ciascuno di noi, vivo ogni giorno. Anche qui è doveroso esprimere vivo compiacimento a tutti i funzionari, centrali e periferici, dell'ispettorato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione per l'opera da essi fin qui espletata al fine di congiungere al mondo i più sperduti agglomerati di anime di Dio: la loro opera, svolta fra infinite difficoltà e in un clima che è lecito definire di diffidenza e di impopolarità, ha del prodigioso. Ma l'opera di questo settore del Ministero dei trasporti non è finita e non termina qui. L'incremento automobilistico, la costruzione in atto e quella che si prevede di nuove strade rotabili, gli indici viaggiatori-chilometro, il numero degli autobus oggi esercenti (circa 2 mila), il numero attuale di autolinee autorizzate (circa 10 mila), ci dicono quanta strada sia ancora da percorrere, anche in vista di tutta una generale ripresa di attività economiche nazionali.

Lo sviluppo davvero imponente dei servizi automobilistici di linea ha determinato molti e gravi problemi all'amministrazione, sia quanto alla vigilanza sui servizi stessi, sia quanto alle esigenze di pubblico interesse. Tutta questa vasta zona di competenza, che dirò nuova, del Ministero dei trasporti ha posto in evidenza — ripeterò con l'onorevole relatore — la necessità di rivedere tutta la disciplina giuridica relativa alle concessioni di linea, specialmente per quanto attiene agli interventi per garantire il buon andamento dei servizi. Si tratta di servizi pubblici? Lo Stato ha il dovere di assicurarli, di garantirli, allo stesso modo in cui ha il dovere di assicurare i servizi postali e telegrafici, e ciò indipendentemente dalla resa squisitamente economica dei servizi stessi. Ora, invece, che avviene? Che nelle zone progredite la domanda è intensa, la corsa alla concessione è senza fiato; nelle zone povere, fatte di piccola gente, anche se, subito dopo la guerra, vi è stata la corsa di più ditte ad afferrare la concessione, ora l'entusiasmo va affievolendosi, interi paesi — come si minaccia, per esempio, nella mia provincia — rischiano di restare privi di qualsiasi servizio automobilistico, perché le statistiche segnano basso e i conti non tornano. È vero però che

le popolazioni non guardano all'interesse del terzo, guardano al servizio pubblico puro e semplice, come emanazione di un dovere che lo Stato ha verso ogni più piccola e sperduta comunità nazionale.

Vi sono imprese private che hanno il merito di avere rischiato inizialmente tutto: parlo di piccole imprese, che delle grandi non mi occupo, anche perché non ne conosco; hanno sacrificato capitali, tutto e hanno osato. Era il tempo dei mezzi di fortuna, delle ferrovie distrutte, della diradazione di ogni altro mezzo di trasporto, ed essi osarono. Ma molti di costoro non reggono oggi all'onere della gestione, non possono fare fronte alla povertà delle correnti di traffico in zone dove l'economia è zero. D'altra parte, non vi è amministrazione comunale, piccola e povera che sia, che non chieda, per conto della popolazione amministrata, il collegamento automobilistico quotidiano, anche là dove — come certe statistiche rivelano — si tratta di uno o due viaggiatori la settimana. E nessuno di noi ignora quante volte le amministrazioni comunali, mosse dalla necessità di dotare del pubblico servizio il proprio paese, debbono deliberare un contributo annuo in favore della azienda concessionaria, senza del quale contributo il servizio non si ha, non si può avere. Che facciamo in simili situazioni? Che farà lo Stato per dare o conservare il pubblico esercizio a quelle collettività che hanno diritti ed obblighi identici a tutti i cittadini verso lo Stato? Occorre prevedere e regolamentare la possibilità di sovvenzionare le aziende esercenti linee a scarso traffico. Si tratta, in fondo, di rendere operanti le disposizioni della legge sulle concessioni automobilistiche 1939 e adeguarle ai tempi moderni, specialmente nei casi in cui occorre effettuare trasporti a bassa economia, come, per esempio, nelle zone di montagna, ad economia prevalentemente agricola, dove — non si dimentichi — per circa cinque mesi all'anno, d'inverno, come nel Molise, non si cammina con l'automobile ed i danni alle cose sono qualche volta smisurati, mentre gli automezzi restano paralizzati per settimane.

Ed è facile comprendere come gli stenti in cui marciano certe gestioni private si ripercuotano sul personale dipendente, i cui diritti contrattuali sono spesso compromessi dallo stato di passività delle aziende. Quando le aziende saranno state ammesse al diritto alla sovvenzione, sarà anche facile imporre a tutti i concessionari di autolinee il rispetto dei contratti collettivi di lavoro e delle leggi

sulla previdenza ed assistenza. Sono anche qui d'accordo con il relatore: « Bisogna fare risaltare quest'obbligo nei capitoli di concessione, anche stabilendo la revoca delle concessioni in caso di ripetuta inosservanza di queste norme ».

L'occasione mi valga per ripetere all'onorevole ministro un voto del quale tutta la deputazione politica del Molise è latrice: che il Molise abbia il suo ispettorato per la motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, sia al fine di risparmiare alla popolazione il sacrificio conseguente al contatto con quella decina di capoluoghi regionali cui purtroppo ancora fa capo il Molise stesso per materie e competenze molteplici, sia allo scopo di meglio amministrare, nel senso più largo e più completo della parola, i servizi pubblici e privati dei trasporti automobilistici, il cui incremento è sensibilissimo anche in quella regione che, per grazia di Dio, ha ripreso, dopo un sonno secolare, a camminare in gara con ogni altra zona del nostro paese.

Questo era quanto dovevo dire, forse ripetere, signor Presidente, onorevoli colleghi, plaudendo all'opera infaticabile del ministro qui presente, dei suoi valorosi collaboratori, nella dura fatica di così importante settore dell'amministrazione statale, dal ministro al più oscuro ed umile lavoratore lungo le rotaie o le strade della patria nostra, ai quali va il nostro augurio di portare l'amministrazione ferroviaria a modello ed esempio di ordine, di operosità, di progresso a tutte le amministrazioni dello Stato, nel bene della collettività nazionale. (*Applausi al centro*).

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

BIGNARDI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, svolgerò brevi osservazioni che mi sono suggerite dalla lettura del bilancio e dalla relazione stesa dall'onorevole Colasanto, relazione chiaramente strutturata nei due capitoli che concernono, il primo, i trasporti su strada, idroviali e funiviari, e il secondo il bilancio ferroviario. Tale bipartizione non può far perdere di vista che ci troviamo di fronte a mezzi complementari tra di loro. Si suole parlare di concorrenza strada-rotaia, ma in una visione armonica di sviluppo dovrà mettersi invece principalmente l'indice sulla reciproca complementarietà dei mezzi di trasporto in esame, ivi compreso lo stesso trasporto marittimo ed aereo oggi ricadente nella sfera di azione di altre amministrazioni.

Sotto questo profilo non può non ritenersi come urgente e veramente indilazio-

nabile quel coordinamento generale dei trasporti, da più anni nei voti della Camera, coordinamento che prevede di affidare al dicastero dei trasporti l'alta direzione e sorveglianza sulla costruzione e l'esercizio delle strade.

Né pare fuor d'opera auspicare un più generale coordinamento dei trasporti e dei traffici di ogni genere, di terra, di acqua e di aria, al fine di procurare la massima utilità economica e sociale, nonché l'adozione, nei casi di possibile alternativa, del mezzo più rispondente. Tanto più urgente appare questo coordinamento quando le innovazioni tecniche che si susseguono a ritmo serrato impongono e sempre più imporranno decisioni e scelte, anche rivoluzionarie rispetto alla situazione in atto, suscettibili di essere utilmente prese solo con una visione completa ed unitaria dell'intero settore.

Mi riferirò adesso brevemente ad alcune questioni relative al bilancio ferroviario. La rete ferroviaria italiana, con i suoi circa 22 mila chilometri tra statali e in concessione, rappresenta, unitamente ai 176 mila chilometri di rete stradale, il sistema arterioso attraverso cui scorre il flusso della produzione. In una visione di sviluppo non basterà considerare la situazione nazionale dei trasporti, ma occorrerà vedere questa situazione nel quadro e nella prospettiva degli accordi europei. Belgio, Olanda, Lussemburgo, Germania occidentale, Francia che formano con l'Italia la comunità europea, rappresentano, per intercomunicabilità, una vasta area pressoché omogenea, mentre l'Italia ha comunicazioni stradali e ferroviarie dirette con la sola Francia e per arrivare agli altri paesi deve attraversare paesi terzi, al di fuori del mercato comune.

Che per la rete nazionale ferroviaria si ponga un problema generale di ammodernamento e di adeguamento al nuovo corpo economico del paese è considerazione che trova unanimi consensi: purtroppo la ricostruzione non dette sempre occasione all'ammodernamento degli impianti, come riconosceva l'anno scorso l'onorevole ministro Angelini e come anche quest'anno riconosce la relazione a pagina 21. L'ammodernamento della rete, le modificazioni dell'armamento che consentono più elevate velocità dei nuovi mezzi, l'aggiornamento del sistema di sicurezza, ma anche il rinnovamento del materiale rotabile debbono essere seguiti più da vicino non tralasciando i progressi ottenuti dalla architettura meccanica. Tutto ciò consentirà di utilizzare per i viaggiatori e per il trasporto

delle cose mezzi più adatti ed adeguati. Non può, a mio modesto avviso, non riconoscersi che, per quanto riguarda, ad esempio, il trasporto dei passeggeri e fatta eccezione per taluni treni di lusso, ci troviamo spesso di fronte a treni assolutamente inadeguati, a carrozze vecchie e maltenute, sovraffollate e sprovviste di quei *conforts* che sono già in applicazione o preannunciati nelle ferrovie straniere. È indicativo, sotto questo profilo, che nei treni composti a vetture nazionali e forestiere si assista spesso alla ricerca, da parte dei passeggeri, di sistemazione nelle vetture straniere, ritenute più comode e confortevoli.

Devo anche dire che la relazione accenna testualmente a « prendere in buona considerazione un leggero aumento delle tariffe ». Il problema indubbiamente sussiste in rapporto all'auspicato risanamento del bilancio ferroviario, ma io credo che pregiudizialmente si debba porre il problema di offrire agli utenti dei buoni e soddisfacenti servizi che mettano l'utente nella condizione psicologica di affrontare anche un modico sacrificio che sia per essere loro richiesto.

Altro punto, sul quale esprimerò il mio avviso, è quello cui accenna la relazione quando parla di una specie di cassa di conguaglio, cui potrebbero attingere le ferrovie per bilanciare determinati oneri sociali, cassa conguaglio da formarsi imponendo agli auto-transportatori « una certa misura di oneri » per distribuire equamente, come dice la relazione, il dolce e l'amaro. L'idea mi pare del tutto inaccettabile e da respingere. Non è con simili espedienti che si risana il disavanzo ferroviario, ma attenendosi a quei criteri di organizzazione industriale, non sempre tenuti presente nel passato recente o meno recente, mentre l'onorevole ministro ripetutamente ha assicurato di volersi attenere ad essi, conseguendo (è doveroso riconoscerlo) parziali risultati ed innegabili passi in avanti.

Vorrei a questo punto svolgere talune raccomandazioni circa il trasporto delle merci. Una raccomandazione riguarda l'aumento dell'attuale consistenza del parco dei carri frigoriferi per consentire il trasporto all'interno e all'estero delle derrate deperibili che necessitano di carri con temperatura controllata. Il nostro paese possiede già parecchi carri frigoriferi; mi pare che si sia parlato del più consistente parco frigorifero d'Europa. Ma ritengo che si debba puntare, nel giro di pochi anni, su un ulteriore aumento, perchè l'ortofrutticoltura, la produzione lattiero-casearia e delle carni sono

fortunatamente in aumento, aumenta il consumo di queste derrate all'interno e all'estero e parallelamente all'aumento della produzione e del consumo è necessario un aumento di mezzi di trasporto per garantire il più celere smistamento di questi generi dai luoghi di produzione a quelli del consumo. La nostra posizione geografica, il clima mediterraneo impongono una, attrezzatura di trasporto tutta speciale che non ha riscontro in quella di altri paesi aventi caratteristiche climatiche totalmente opposte.

Colgo l'occasione per raccomandare anche maggiore attenzione alle esigenze del settore vinicolo e zootecnico: occorre una tariffazione che tuteli realisticamente le esigenze delle aziende di produzione e quelle dei consumatori.

Un punto sul quale vorrei richiamare l'attenzione del ministro è quello dell'ammortamento degli stanziamenti relativi. Non mi sembra accettabile, proprio sotto il profilo di quei criteri di organizzazione industriale cui accennavo, che agli ammortamenti si provveda saltuariamente con singole leggi invece che secondo un organico piano distribuito nel tempo e in successivi esercizi. Ma se entriamo nella considerazione di ammortamento e rinnovi, l'ottimismo ufficiale nel considerare il bilancio ferroviario — e il suo risanamento con il leggero avanzo che si prevede per l'esercizio 1962-63 — si tinge di preoccupazioni non indifferenti. Alle quali preoccupazioni cospirano altre note.

La relazione riconosce, a pagina 22, che la rete presenta un notevole invecchiamento tecnico e che abbiamo circa 4.000 carri chiusi e 8.000 carri scoperti in meno rispetto all'anteguerra. Dice inoltre che sono insufficienti le locomotive dei due tipi, come insufficiente è la dotazione delle navi traghetto dello stretto di Messina; il numero dei posti disponibili fronteggia con difficoltà l'attuale situazione e non presenta margini per lo sviluppo prevedibile.

Queste sono note che troviamo nella relazione e che si impongono alla considerazione di quanti vogliono esaminare realisticamente il bilancio.

Prima di passare a svolgere talune considerazioni in ordine ai trasporti su strada, vorrei fare un brevissimo accenno sul problema dei trasporti a fune, a proposito dei quali giustamente la relazione sottolinea che si tratta di un importante primato italiano. Io mi sono ripetutamente interessato di questo problema per quel che riguarda installazioni di questo genere nell'appennino bolo-

gnese-romagnolo, dove già sussistono due seggiovie nelle province di Bologna e di Modena e altre sono in corso di studio nel versante toscano dell'appennino. Ora, io credo che si debba porre, relativamente a installazione di questo genere, l'esigenza di studiare un provvedimento che consenta di finanziare queste iniziative con l'intervento statale per decurtazione degli interessi sui mutui contratti. Nel quadro dei provvedimenti da prendersi per la montagna, e convinti della importanza che mezzi di questo genere hanno per risolvere il problema dei trasporti per certe zone montane, per incrementare il turismo nelle zone montane e appenniniche, io credo opportuno qualche provvedimento che venga ad agevolare anche questo settore, che si trova non di rado in notevoli difficoltà perché gli sbalzi del numero di utenti da una annata all'altra, secondo i differenti andamenti climatici, recano pregiudizi notevolissimi ai promotori di queste iniziative, pregiudizi che non sono suscettibili di essere risolti con i soli concorsi frammentari da parte di camere di commercio, di enti del turismo, di aziende di soggiorno e dei comuni interessati.

Trasporti su strada. Sul sistema viario italiano circolano oggi oltre 5 milioni di veicoli a motore di tipi e portate diverse, per trasporti di persone e cose; 500 mila sono veicoli da trasporto cose. Ultimamente sono entrati in circolazione anche i veicoli della «Transfrigoroute Europa». Ben a ragione nel 1922 il Marshall sosteneva che il fenomeno dominante del nostro tempo non è rappresentato soltanto dallo straordinario sviluppo della produzione, ma anche da quello dei trasporti. Ma perché i trasporti possano rispondere alla loro funzione squisitamente economica e sociale, come è sempre stato attraverso tutti i tempi, è necessario che la rete stradale venga considerata in funzione dinamica e non statica, cioè derivante i motivi delle sue espansioni e dei suoi perfezionamenti dai trasporti, il cui perfezionamento e rendimento hanno del veriginoso. Bloccando i trasporti in tutto o in parte, si ferma o si assottiglia il flusso nelle arterie del corpo economico, dove produzione, lavoro e relazioni umane si incontrano nelle loro fasi operative. Mezzi di trasporto ed arterie di comunicazione sono gli strumenti per vincere l'isolamento geografico, sono gli strumenti migliori a disposizione degli uomini nei loro ordinamenti economici e politici.

Nel nostro paese i proventi vari allo Stato dalle strade per l'utenza con mezzi di locomozione e da trasporto superano i 400 mi-

liardi all'anno. Sarebbe interessante conoscere quanta parte di questi proventi sono destinati ad essere reinvestiti per l'incremento dei settori interessati. A questo proposito, l'annuncio odierno della mancata abolizione del sovrapprezzo sulla benzina (provvedimento adottato in aperto contrasto con un recente voto del Parlamento) non può non determinare una decisa presa di posizione del gruppo liberale, che prenderà l'iniziativa di una proposta di legge che cerchi di riportare le decisioni degli organi esecutivi ad una maggiore aderenza alla volontà chiaramente espressa dal Parlamento.

Di fronte a situazioni del genere di quella di cui si occupano i giornali di oggi, vien fatto di pensare che la politica dei trasporti e delle comunicazioni sia scarsamente sentita nel nostro paese.

Un altro esempio al riguardo è fornito dalle recenti disposizioni che limitano il traffico camionale nei giorni festivi, pur accordando deroghe per il trasporto di sostanze deperibili e degli alimentari; disposizioni certamente dettate da altissimi sentimenti che ognuno di noi coltiva, ma che tuttavia causano alle categorie interessate e all'economia nazionale in genere un danno economico rilevantissimo, in quanto si è venuto a spezzare il circuito operativo basato sull'incontro delle merci e dei mezzi vettoriali. Si è così ridotta a 4 giorni alla settimana la rete relativa alla consegna delle merci e si è trasferito sul giorno post-festivo l'effetto della sospensione di 18 ore nel giorno festivo. Si è creata (e questa, a mio modo di vedere, è la constatazione più importante) una sistematica concentrazione veicolare, prima diluita in sette giorni e ora condensata in cinque, aumentando il pericolo di incidenti. I noli (considerazione, anche questa, da tener presente) sono aumentati dal 10 al 20 per cento.

Ora la vita dell'uomo è sacra in ogni giorno, e non soltanto nei giorni festivi e nelle altre feste comandate; perciò va quotidianamente tutelata attraverso opportuni provvedimenti, tanto più che in ogni giorno non festivo l'uomo deve adempiere al più religioso dei suoi doveri, quello del lavoro nelle sue svariate forme.

Anche su questo problema, che è politico-sociale ed economico, il dicastero dei trasporti si deve pronunciare. È una questione che interessa attività stagionali importantissime per il nostro paese, alle quali sono legati gli interessi di masse di lavoratori e di produttori, che è necessario non siano ostacolati e danneggiati.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 SETTEMBRE 1958

Concludendo queste brevi osservazioni che sono venute svolgendo, devo sottolineare che imponente è il campo di lavoro a cui ci si trova davanti in un settore come questo, al quale noi liberali annettiamo importanza fondamentale per lo sviluppo del paese, tanto più di un paese come il nostro che ha una particolare struttura geografica, un paese sulla cui economia esercitano una forte incidenza derrate agrarie a cicli limitati di produzione ed elevata deperibilità, un paese, infine, che punta molto sul turismo e sull'apporto di valuta che dal turismo consegue.

Non a torto, insomma, i nostri padri videro nella vaporiera e nei trafori il segno visibile del progresso, indicando l'importanza fondamentale del settore dei trasporti. Ancora

oggi noi riteniamo che segno visibile del progresso del paese sia proprio lo sviluppo dei trasporti e delle comunicazioni, conseguenza e condizione determinante ad un tempo di ogni sviluppo produttivo e degli auspicati miglioramenti sociali. (*Applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato alla seduta pomeridiana.

La seduta termina alle 13,25.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI