

CLXXXVI.

SEDUTA POMERIDIANA DI MERCOLEDÌ 15 LUGLIO 1959

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE TARGETTI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE LI CAUSI

INDICE

	PAG.		PAG.
Congedo	9655	DELFINO	9706
Commemorazione dell'ex senatore Giovanni Pallastrelli:		DANTE	9708
MARENGHI	9656	FRUNZIO, <i>Relatore per la maggioranza</i>	9710
CLOCCHIATTI	9656	Interrogazioni e mozione (Annunzio) . .	9715
DEL BO, <i>Ministro del commercio con l'estero</i>	9656	Votazione segreta dei disegni di legge:	
PRESIDENTE	9656	Proroga dell'autorizzazione al Governo di sospendere o ridurre i dazi doganali prevista dalla legge 24 dicembre 1949, n. 993, e successive modificazioni (<i>Urgenza</i>) (714);	
Disegni di legge:		Ratifica ed esecuzione della convenzione veterinaria fra l'Italia e la Jugoslavia conclusa in Belgrado il 26 marzo 1955 (560);	
(Approvazione in Commissione)	9679	Ratifica ed esecuzione dell'accordo tra la Repubblica italiana e la Repubblica popolare federale di Jugoslavia relativo alla pesca nelle acque jugoslave con protocollo addizionale e scambi di note, concluso a Belgrado il 20 novembre 1958 (<i>Urgenza</i>) (1273);	
(Autorizzazione di relazione orale) . . .	9691	Approvazione ed esecuzione dello scambio di note fra l'Italia ed il Brasile relativo ai danni di guerra subiti da cittadini brasiliani in Italia durante la seconda guerra mondiale, effettuato in Roma l'8 gennaio 1958. (506) . .	9660
(Presentazione)	9670, 9679		9670, 9676
Disegni di legge (Seguito della discussione):			
Stato di previsione della spesa del Ministero dell'industria e del commercio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 (1289)	9657		
PRESIDENTE	9657		
LAMA	9657		
Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 (1325).	9660		
PRESIDENTE	9660		
DEGLI ESPOSTI	9660		
VEDOVATO	9663		
MARZOTTO	9670		
BARDANZELLU	9674		
AGOSTA	9679		
GRANATI	9685		
ANGELINI, <i>Ministro dei trasporti</i>	9687		
	9705, 9707, 9708		
CAIAZZA	9691		
BIAGGI FRANCAANTONIO	9695		
BIMA	9698		
BOGONI	9701		
CUTTITTA	9704		

La seduta comincia alle 16,30.

SEMERARO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta pomeridiana di ieri.
(È approvato).

Congedo.

PRESIDENTE. Ha chiesto congedo il deputato Larussa.
(È concesso).

**Commemorazione dell'ex senatore
Giovanni Pallastrelli.**

MARENGHI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARENGHI, Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, nel pomeriggio di lunedì 9 luglio, in Sariano di Gropparello, si è spento il senatore Giovanni Pallastrelli, decano dei parlamentari piacentini. Nato a Piacenza nel 1881, il senatore Pallastrelli ha legato il proprio nome a quasi un cinquantennio di vita politica volta al bene della sua terra e della patria. Laureato in scienze agrarie resse, ancora giovanissimo, la cattedra ambulante di agricoltura di Piacenza mettendosi in luce con studi scientifici, pubblicazioni e per una particolare ed attiva opera di propaganda agraria che, continuata poi — sulla via maestra da lui tracciata — dai suoi successori, ha permesso all'agricoltura piacentina di porsi all'avanguardia del progresso agricolo del nostro paese.

Nel 1913, a soli 32 anni, fu eletto per la prima volta deputato alla Camera e, successivamente, prima dell'avvento del fascismo, per altre tre legislature. In questo periodo fu sottosegretario del Ministero dell'agricoltura e di quello della marina. Partecipò alla guerra 1915-18 conseguendo il grado di capitano ed una decorazione al valor militare. Durante il periodo fascista abbandonò la vita politica, che riprese all'indomani del 25 aprile dopo essere stato componente del C.L.N. di Roma.

Fu chiamato a far parte della Consulta nazionale e successivamente fu eletto deputato della Costituente divenendo, in seguito, senatore di diritto nella prima legislatura repubblicana e senatore della seconda legislatura in seguito ad elezione nel collegio di Fiorenzuola D'Arda.

Per la sua specifica competenza agricola fu spesso, in Parlamento, chiamato a far parte di Commissioni speciali nelle quali ebbe modo di palesare la sua profonda e sperimentata preparazione, perspicacia politica e la saggia temperanza, cardini sui quali egli sempre articolò la propria condotta di uomo politico attraverso numerosi interventi, sempre pacati, sereni, obiettivi, sia alla Camera che al Senato.

Con il senatore Pallastrelli scompare una delle figure più rappresentative della politica italiana nel settore dell'economia agricola e del movimento sociale cristiano. Nella sua attività extraparlamentare, soprattutto nelle istituzioni da lui presiedute, ha sempre dato

l'apporto della sua rara competenza, della sua profonda fede nell'avvenire dell'agricoltura italiana e nel miglioramento del tenore di vita delle masse contadine.

Noi che lo abbiamo avuto amico e maestro accogliamo con animo commosso l'eredità spirituale e politica dello scomparso.

Sicuro di interpretare il sentimento dell'intera Assemblea, mi inchino reverente alla memoria dell'illustre scomparso e invio alla vedova e ai familiari, a nome del gruppo della democrazia cristiana che ho l'onore di rappresentare, le espressioni del più vivo cordoglio.

CLOCCHIATTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CLOCCHIATTI. Quale deputato della provincia di Piacenza, a nome del mio gruppo, mi associo alle degne parole pronunziate dal collega Marenghi e alla sua proposta che sia partecipato alla famiglia dello scomparso il cordoglio della Camera.

DEL BO, *Ministro del commercio con l'estero*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DEL BO, *Ministro del commercio con l'estero*. Anche il Governo desidera associarsi alle parole di compianto pronunziate in quest'aula per la scomparsa del senatore Pallastrelli.

Come l'onorevole Marenghi ha ricordato, egli fin dalla sua gioventù portò in quegli istituti oggi scomparsi, le cattedre ambulanti di agricoltura, che tanto furono benemeriti del progresso sociale e del perfezionamento tecnico delle nostre campagne, lo spirito di apostolato costruttivo e un senso profondo di solidarietà sociale. Egli fu tra i primi cattolici i quali alla vigilia della prima guerra mondiale assunsero responsabilità parlamentari. Cattolico di convinzione e di temperamento, egli non poteva non essere, appena fondato il partito popolare italiano, uno dei principali esponenti. Durante la parentesi ventennale del regime fascista egli difese le sue convinzioni di democrazia e la sua speranza di libertà, che egli fu in grado di proporre, quando il regime democratico fu restaurato nel nostro paese, attraverso la ripresa della sua attività politica e parlamentare.

Anche il Governo esprime le sue condoglianze alla famiglia e a coloro che furono i suoi elettori.

PRESIDENTE. La Presidenza ha già provveduto a manifestare le sue condoglianze alla famiglia del senatore Pallastrelli e al Senato.

Egli fu una notevolissima figura nel campo della politica italiana nell'anteguerra.

Quelli di noi — e purtroppo, per legge di natura, tutti i giorni questa schiera è destinata a diminuire — che ebbero la fortuna di averlo collega in anni ormai lontani, non potranno mai dimenticare la sua figura. Uomo di ferme convinzioni, profondamente e sinceramente religioso, fu un assertore dei principi sociali ai quali si ispirò il partito popolare italiano.

Giovanni Pallastrelli nacque il 2 dicembre 1881 a Piacenza. Dottore in scienze agrarie, partecipò alla guerra 1915-1918 come capitano di artiglieria. Deputato per tre legislature, nel 1913, nel 1919 e nel 1921, fu sottosegretario due volte nel Ministero dell'agricoltura e due volte nel Ministero della marina. Durante il periodo fascista subì arresto e condanna. Partecipò al movimento partigiano nella lotta di liberazione. Già membro della Consulta nazionale, fu eletto alla Costituente nel collegio di Parma. Proclamato senatore di diritto nel 1948, fu nuovamente senatore per la seconda legislatura repubblicana.

Fu un signore, nel significato più nobile e più bello, forse l'unico significato nobile e bello dell'aggettivo: fu signore di sentimenti e di modi. Per quanti di noi, anche negli ultimi tempi, ebbero occasione di incontrarlo, questa sua caratteristica era cosa che allietava l'anima nostra.

Noi che lo conoscemmo, non potremo dimenticarlo. I più giovani, che questa fortuna non ebbero, devono ricordarlo attraverso le nostre testimonianze.

Egli era uno di quegli uomini che onorano il partito nel quale militano. (*Segni di generale consentimento*).

Seguito della discussione del bilancio del Ministero dell'industria e del commercio. (1289).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio del Ministero dell'industria e del commercio.

Come la Camera ricorda, nella seduta antimeridiana di oggi sono stati approvati i capitoli del bilancio e gli articoli del disegno di legge.

LAMA. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LAMA. Mi sia consentito di esprimere brevemente, a nome del mio gruppo, la nostra opinione e la nostra posizione sul bilancio del Ministero dell'industria e del commercio.

Desidero innanzitutto esprimere la nostra delusione per il modo in cui il ministro ha ritenuto di poter concludere un dibattito che

in realtà ha avuto spunti e momenti di notevole interesse, per gli argomenti che sono stati discussi ed anche per il modo in cui essi sono stati trattati.

Credo che una delle questioni più importanti su cui sarebbe stato desiderabile, direi anzi necessario, che il ministro dell'industria e del commercio avesse soffermato la propria attenzione nel corso del suo intervento conclusivo, fosse quella dello scontro che in realtà oggi esiste, in Italia e anche fuori d'Italia, fra due tendenze nella politica economica e industriale. Infatti, ci troviamo di fronte ad una parte rappresentata dai lavoratori, dai loro sindacati, dai loro partiti, da sezioni anche di partiti che costituiscono talvolta le maggioranze governative, i quali collegano la rinascita economica e lo sviluppo industriale ad una politica di aumento dei consumi, ad una politica di investimenti in settori determinati dell'industria e dell'economia. Tutto questo con gli strumenti dell'aumento delle produzioni e del miglioramento delle condizioni di vita delle masse popolari.

Dall'altra parte, invece, ci troviamo di fronte ad una politica economica ed industriale propugnata dal padronato, e in particolare dai più grandi industriali privati che vorrebbero risolvere da soli le questioni che si riferiscono allo sviluppo economico ed allo sviluppo industriale lasciando, quando ad essi conviene, inutilizzati magari centinaia di miliardi nei depositi bancari, realizzando in ogni caso profitti ed autofinanziamenti enormi e sempre più spettacolosi di anno in anno, effettuando investimenti troppo modesti rispetto alle loro grandi possibilità, concentrando questi investimenti spesso in settori speculativi e che, comunque, danno scarsa possibilità di occupazione ai lavoratori, magari esportando i loro guadagni all'estero, negando gli aumenti salariali quasi sempre con lo spauracchio dell'inflazione monetaria.

In questo scontro, fra una politica economica ed una politica di sviluppo industriale, che è sostenuta dalla parte dei lavoratori, e quella che invece è sostenuta dal grande padronato privato, naturalmente vi è nel mezzo una parte di cittadini, di piccoli e medi operatori economici, artigiani, piccoli commercianti, i quali fanno le spese di questa politica. Molto spesso ne fanno le spese aumentando i loro sacrifici, trovandosi in condizioni di crescente disagio economico. Il Governo nel nostro paese, per esempio, adotta nei confronti di queste categorie una politica che è piuttosto di « croce rossa », se si può dir così, cioè una politica che cerca non di curare alla

radice il male, che è costituito dall'azione del grande monopolio industriale che esercita la sua pressione economica su questi gruppi di piccoli e medi produttori, ma di esercitare semplicemente una azione di lenimento, con una politica di prestiti, di sgravi fiscali, di incentivi che molto spesso non riescono che a prolungare uno stato di malattia, anziché incidere nel male per eliminarlo definitivamente.

Questo scontro fra due politiche non si verifica del resto soltanto nel nostro paese. Noi abbiamo proprio oggi la possibilità di constatare che, per esempio negli Stati Uniti, i lavoratori siderurgici entrano in sciopero a tempo indeterminato per migliorare i loro salari e si trovano di fronte ad una posizione della grande industria siderurgica americana che non differisce affatto nella sostanza dagli atteggiamenti assunti dalla Confindustria in Italia rispetto alle rivendicazioni sindacali dei lavoratori metalmeccanici.

Che cosa dicono gli industriali delle grandi imprese siderurgiche in America? Essi dicono che non si possono aumentare i salari, perché bisogna ridurre il prezzo dell'acciaio. Sono passati gli anni della congiuntura favorevole, pare stiano passando anche i tempi della congiuntura sfavorevole: i prezzi dell'acciaio, negli Stati Uniti ed altrove, non sono affatto diminuiti in nessuna di queste due situazioni economiche; ma nel momento in cui i lavoratori siderurgici americani chiedono un aumento dei loro salari si ritrovano di fronte alla posizione dei grandi industriali che è esattamente quella della Confindustria in Italia: noi non possiamo darvi gli aumenti perché questo nuocerebbe ai consumatori, perché questo comporterebbe un aumento dei prezzi o la impossibilità di diminuire il prezzo dell'acciaio.

Vi è di peggio però: alcuni fra i dirigenti della grande associazione degli industriali siderurgici americani, in giornali degli Stati Uniti dell'altro ieri, hanno con maggior brutalità scoperto le loro posizioni con dichiarazioni nelle quali si dice che una nuova era nei rapporti tra gli industriali ed i lavoratori è in vista e questa era si raffigura nel non rassegnarsi più allo strapotere dei sindacati operai. Queste sono le posizioni prese dal vicepresidente dell'unione degli industriali siderurgici americani; queste sono le posizioni che qualche volta sono state assunte nel nostro paese dai dirigenti dell'industria metalurgica, da armatori e da altri esponenti dei grandi gruppi industriali italiani.

Questo scontro dicevo tra due politiche, due posizioni circa lo sviluppo economico e quello industriale, esiste anche all'interno di tutti gli altri paesi del mercato comune. Basta leggere le pubblicazioni delle grandi organizzazioni padronali francesi, tedesche, belghe, del Lussemburgo e così via, per rendersi conto che gli industriali in questi paesi portano avanti la tesi delle difficoltà aumentate a causa della concorrenza per negare a tutti, senza nessuna eccezione, le rivendicazioni economiche che i lavoratori hanno richiesto.

Bisogna tener presente che questi grandi gruppi industriali, nello stesso momento in cui dichiarano che l'aumento della concorrenza all'interno del mercato comune impedirebbe di accogliere le rivendicazioni sindacali dei lavoratori, si organizzano in campo internazionale sul piano sindacale ed economico in modo da vanificare del tutto le prospettive se qualcuna ce n'era, di vantaggio per i consumatori per effetto dell'istituto del mercato comune. In sostanza, questo problema dell'aumento della concorrenza diventa in mano agli industriali l'esca per prendere quella parte dell'opinione pubblica meno smagliata dei paesi dell'occidente europeo, per tentare di impedire ai lavoratori di realizzare le loro giuste rivendicazioni economiche.

In queste condizioni, onorevoli colleghi, le lotte sindacali che sono in corso nel nostro paese, oltre all'importanza che hanno per agitare un gran numero di lavoratori e porre alla ribalta rilevanti problemi economici e produttivi, acquistano anche il carattere di lotta civile, democratica, per il progresso ed il benessere umano, per riuscire a rompere il cerchio che le grandi industrie di tutti gli Stati dell'Europa occidentale vorrebbero elevare attorno alle posizioni acquisite dai lavoratori per impedire che esse siano migliorate (ma addirittura per tentare di peggiorarle) con una serie di provvedimenti che gli industriali pensano di adottare, e anzi hanno in parte già posto in essere nei vari paesi del M.E.C.

Penso quindi che la Camera, il Parlamento nel suo insieme, dovrebbe salutare questa lotta operaia come un fatto positivo, come uno strumento di progresso, non solo per i lavoratori, ma per tutta l'economia del nostro paese, perché queste lotte sono certamente il più valido strumento attraverso il quale possiamo impedire che si realizzi il disegno del grande capitale monopolistico in Italia e fuori; perché attraverso queste lotte si può sperare di non costringere la nostra economia a subire il predominio della grande industria, che vorrebbe, come sempre ha fatto,

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1959

subordinare alle proprie necessità di profitto le esigenze di sviluppo economico e di benessere dell'intera popolazione.

Nessuna eco di questa realtà, che pur costituisce un fatto importante anche per quelle previsioni di sviluppo economico e di produzione industriale cui ripetutamente ha fatto cenno questa mattina il ministro dell'industria, nessuna eco, dicevo, di questa drammatica situazione che si è venuta a creare nel paese attraverso la lotta operaia, si è sentita nella discussione del ministro dell'industria.

Né può destare meraviglia questo fatto in chi cerchi di analizzare, anche se con grande brevità, la posizione che il Governo ha assunto al riguardo nei mesi passati, nelle settimane trascorse, e che ancora continua ad assumere in questi giorni. Credo che nessuno di noi possa dimenticare che la campagna scatenata dalla Confindustria in queste settimane contro la pretesa politicizzazione delle lotte sindacali è iniziata con un discorso del ministro Tambroni nelle Marche, in cui si è cercato di bollare con questo marchio la lotta dai lavoratori. (*Commenti al centro*). Su quella dichiarazione mai smentita dall'onorevole Tambroni noi abbiamo visto innestarsi tutta una campagna da parte della Confindustria, campagna che continua ancora. È sufficiente infatti leggere il giornale di questa settimana della Confindustria per rendersi conto di questa verità.

Per quanto riguarda i marittimi, ci troviamo di fronte ad una categoria che ormai è in lotta da 37 giorni. Da parte del Governo sono state accolte, in un primo tempo, le pregiudiziali degli armatori, i quali pretendevano la sospensione della lotta prima di dare inizio alle trattative. E forse ancora oggi, dal momento che l'inizio di tali trattative viene protratto di giorno in giorno, si spera che la stanchezza, l'esaurimento delle forze, possano portare i lavoratori del mare ad una sconfitta, rispetto alle rivendicazioni che essi hanno avanzato.

Per i metallurgici, di fronte alla pretesa assurda degli industriali di considerare illecita la sospensione delle ore straordinarie ed illeciti gli scioperi brevi — gli industriali in Italia non li vogliono gli scioperi brevi; ma poi non vogliono neanche gli scioperi lunghi perché evidentemente essi non vogliono nessun tipo di sciopero — ed in seguito al sorgere di questa polemica nella quale è in discussione l'applicazione di una legge dello Stato, quella che regola l'effettuazione delle ore straordinarie, noi abbiamo chiesto ripetutamente l'intervento del Governo. Ma non ci

consta che sia stato preso qualche provvedimento tendente a costringere gli industriali a restare nella legalità, a fare effettuare cioè soltanto quelle ore straordinarie che sono esplicitamente previste da una legge approvata dal Parlamento del nostro paese.

Parleremo la prossima settimana della politica delle partecipazioni statali. Non voglio certamente anticipare qui il discorso che dovremo fare la prossima settimana; è certo però che fin d'ora possiamo dare un giudizio — sommario, se volete, ma assai facile in verità — sull'atteggiamento e sull'orientamento delle aziende a partecipazione statale in tutte le vertenze sindacali di questi mesi. Guardate la posizione delle banche, dell'I.R.I., della F.I.M., guardate la posizione della Finmare nella lotta dei marittimi. In ogni circostanza, ci siamo trovati di fronte alle associazioni sindacali delle aziende a partecipazione statale che hanno condiviso, senza minimamente differenziarsi, gli atteggiamenti della Confindustria; e il Governo, che di queste aziende ha certamente la responsabilità politica, non ha sentito in nessuna circostanza la necessità di differenziare il proprio atteggiamento da quello assunto dalle grandi organizzazioni padronali di categoria.

Ma vi è di peggio: l'intervento costante e crescente delle forze di polizia nelle vertenze sindacali, intervento che un deputato della maggioranza ha definito — con parole gravi, ma giuste — borbonico e fascista.

A Milano, tre giorni fa, nel corso dello sciopero di cinque giorni terminato stamane, il prefetto di Milano mi ha dichiarato personalmente, e in presenza di altri miei compagni, che avrebbe impedito in ogni modo qualsiasi manifestazione da parte dei lavoratori; e, nello stesso momento in cui il prefetto mi faceva questa dichiarazione, un giovane operaio veniva trascinato dalla polizia in un locale privato, nel locale dell'Assolombarda, e picchiato dinanzi a testimoni. Quando abbiamo denunciato questo fatto, il prefetto dichiarò naturalmente che non ne era informato; ma sono trascorsi tre giorni e non ci risulta che vi sia stata la minima presa di posizione da parte delle autorità politiche e da parte di chi ha la responsabilità delle forze di polizia in quel grande centro industriale.

Tutti questi fatti caratterizzano in modo esemplare, a nostro modo di vedere, l'atteggiamento del Governo: di un Governo che è legato alla destra sul piano politico e che naturalmente deve servire le posizioni della destra sul piano economico.

Non importa se qualche ministro o qualche uomo della maggioranza non condivide queste posizioni e le subiscono piuttosto che approvarle. È un fatto, però, che il complesso del Governo, per la sua politica, non può essere giudicato che in questo modo. Ecco perché noi comunisti voteremo contro il bilancio dell'industria e siamo sicuri che, insieme con noi, voterebbero, se potessero farlo, quei milioni di lavoratori che in queste settimane hanno lottato unitariamente, tutti insieme, per risolvere i loro problemi; perché tutti questi lavoratori vedono nella politica di questo Governo un ostacolo alla soluzione delle loro rivendicazioni economiche. E sono convinto che con noi, se potessero, voterebbero anche quei disoccupati sulla miseria dei quali, proprio in queste settimane, nel momento in cui si sviluppa la lotta degli operai per migliorare i loro salari, i soloni della Confindustria cercano di effettuare una speculazione per orientarli contro la lotta degli operai che rivendicano miglioramenti salariali.

Votiamo dunque contro il bilancio della industria e per una politica economica nuova che dia benessere e lavoro al paese, perché il Ministero dell'industria cessi di essere il ministero della Confindustria e sia invece il ministero dell'industrializzazione, cioè dello sviluppo industriale del nostro paese.

Siamo sicuri, con questo nostro atteggiamento responsabile e fermo, di interpretare fedelmente le speranze dei lavoratori e di servire con lealtà gli interessi reali del paese. *(Applausi a sinistra — Congratulazioni).*

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta di disegni di legge.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge discussi stamane e oggi:

« Ratifica ed esecuzione dell'accordo tra la Repubblica italiana e la Repubblica popolare federale di Jugoslavia relativo alla pesca nelle acque jugoslave con protocollo addizionale e scambi di note, concluso a Belgrado il 20 novembre 1958 » (1273);

« Approvazione ed esecuzione dello scambio di note fra l'Italia ed il Brasile relativo ai danni di guerra subiti da cittadini brasiliani in Italia durante la seconda guerra mondiale, effettuato in Roma l'8 gennaio 1958 » (506);

« Ratifica ed esecuzione della convenzione veterinaria fra l'Italia e la Jugoslavia conclusa in Belgrado il 26 marzo 1955 » (560);

« Proroga dell'autorizzazione al Governo di sospendere o ridurre i dazi doganali prevista dalla legge 24 dicembre 1949, n. 993, e successive modificazioni » (714).

(Segue la votazione).

Le urne rimarranno aperte e si proseguirà frattanto nello svolgimento dell'ordine del giorno.

Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei trasporti. (1325).

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

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

DEGLI ESPOSTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, condividendo quanto sostenuto nella relazione di minoranza e quanto disse ieri il collega Marchesi, limiterò il mio intervento all'esame di alcuni fatti manifestatisi all'interno dell'azienda ferroviaria e dai quali mi sembra emerga quanta strada si deve ancora fare prima di poter giudicare il clima all'interno delle ferrovie rispondente al senso di democrazia cui si ispira la Costituzione. Non nego che nell'azienda ferroviaria vi sia aria più respirabile che nelle officine e negli uffici della difesa o del complesso « Fiat »; tuttavia ancora troppe sono le remore all'esercizio integrale dei diritti costituzionali, ancora troppe le discriminazioni, le punizioni ingiustificate, le riserve sul diritto di sciopero e sul funzionamento dei sindacati e delle commissioni interne.

Ella, onorevole ministro, ricorderà le critiche che questa parte avanzò lo scorso anno contro la tendenza di enti paraecclesiastici ad invadere campi non di loro competenza ed a intramettersi nelle faccende dei ferrovieri. Denunziammo allora che, mentre si toglievano ai sindacati e alle commissioni interne facilitazioni quali biglietti e sedi, mentre si ostacolavano la riscossione delle quote sociali e la diffusione della stampa sindacale (con la limitazione degli argomenti da affrontare negli albi murali e dei temi affrontabili nelle assemblee che si tengono sui luoghi di lavoro) si aumentavano le agevolazioni e la libertà ai preti cappellani e all'« Onarno » nel loro lavoro cosiddetto spirituale-assistenziale all'interno dell'azienda ferroviaria.

Questa denuncia ripetiamo con maggior forza oggi, nel momento in cui si estendono e si allargano iniziative che, confondendo il

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1959

sacro con il profano, la vita produttiva con quella spirituale, creano nell'azienda illecite intromissioni e ingerenze e quindi altri motivi di contrasto e nuovi urti fra coloro che vogliono far avanzare la democrazia e progredire l'azienda e quanti vorrebbero servirsi (e già si servono) del potere e dell'amicizia che hanno con gli uomini e partiti di governo per clericalizzare tutta la vita pubblica.

Dato il tempo a mia disposizione, non potrò citare molti dei fatti illiberali che funzionari delle ferrovie dello Stato e della polizia ferroviaria, nonché clericali singoli, hanno consumato in questi mesi ai danni dei ferrovieri.

Basti ricordare, tra gli episodi più clamorosi, che a Milano sono stati puniti alcuni macchinisti addetti alla manovra che lo scorso anno si opposero all'aggravamento dei turni di servizio: e ciò con lo specioso motivo che quella loro protesta non aveva ragion d'essere. A Messina sono stati puniti gli operai del reparto navigazione per avere sottolineato con uno sciopero la necessità che i loro rappresentanti potessero partecipare all'elaborazione del nuovo sistema di cottimo. A Bari è stato punito il macchinista Neglia per avere, con un telegramma firmato a nome dei suoi colleghi, vivamente protestato contro la minaccia di punizioni agli scioperanti, sostenendo che nel telegramma erano contenute espressioni irrisguardose, cosa che non risponde a verità.

Prima di citare, con maggiori particolari, altri di questi arbitri, do atto all'onorevole ministro e ai suoi diretti collaboratori centrali che in diverse circostanze sono intervenuti per attenuare (e in alcuni casi anche per annullare) alcune delle misure disciplinari ingiustamente comminate a ferrovieri rei di difendere il loro buon diritto e di opporsi alle ingiustizie che si volevano commettere nei loro confronti. Vorrei per altro domandare perché mai quei funzionari periferici agiscono in tal modo, in ispregio al buon senso, alle norme costituzionali e allo spirito democratico al quale ella, signor ministro, dice di volersi ispirare nei rapporti fra azienda e lavoratori.

Credo che queste posizioni siano determinate dall'indirizzo e dal comportamento dell'onorevole ministro, del suo Ministero e del Governo. Infatti sono ancora in vigore troppe circolari interne, emanate dal ministro e dal direttore generale, le quali si prestano ad interpretazioni diverse e che solo a denti stretti e con molte riserve riconoscono le libertà democratiche e la funzione positiva e quindi utilmente insostituibile dei sindacati e delle commissioni interne.

Vi è poi (l'esperienza di ogni giorno lo conferma) un certo clima politico che spinge detti funzionari a convincersi dell'opportunità di uniformarsi nei loro atti agli orientamenti dei partiti e degli uomini che sostengono l'attuale Governo, se non vogliono « avere grane » o correre il pericolo di essere tacciati di anti-governativi, con tutte le conseguenze di carriera che ciò può comportare per loro.

D'altra parte, come diversamente spiegare fatti come quelli avvenuti a Catania dove — in seguito alla protesta degli operai per il ritardo di otto mesi nel cambio delle tute, già in giacenza nel magazzino — invece di richiamare al dovere il funzionario responsabile e indurlo al rispetto degli impegni contrattuali sono stati puniti gli operai per « contegno anormale » ?

Si replica rilevando che in seguito la punizione è stata revocata, ma ciò non è sufficiente. A quel funzionario che cosa è stato fatto ? Sa ella, onorevole ministro, che vi sono dei funzionari i quali credono che per fare carriera, per essere apprezzati, sia buona politica adottare spesso il sistema del « pugno duro » e del conformismo ? E non è che abbiamo tutti i torti.

Prenda il caso da me denunciato lo scorso anno sullo sperpero di danaro per funzioni cosiddette religiose ma di fatto politiche e si ricordi la violenta difesa d'ufficio fatta dall'attuale sottosegretario di quei funzionari. Crede che questo non valga come stimolo a perseverare su di una strada sbagliata ? Crede che incoraggi coloro che sono animati dalla volontà di operare nell'interesse dell'azienda, nello spirito della Costituzione ? Crede che invece non incoraggi a perseverare nella loro faziosa presa di posizione quei ben definiti gruppi di funzionari, ieri fascisti, oggi clericali ?

Un altro esempio: a Firenze, nell'officina motori, il capo di quell'impianto, un certo ingegner Rindi, punisce duramente due operai colpevoli di un gesto di umana solidarietà verso i loro compagni di lavoro. Avevano indetto una sottoscrizione per aiutare alcuni esclusi da un premio delle ferrovie per la loro attività sindacale. Dopo alcune settimane la direzione generale ed il capo compartimento revocano in gran parte il provvedimento punitivo... riconoscendo la non validità della motivazione e la insufficienza della mancanza. Questo è un atto positivo, anche se per ragioni di prestigio (che non comprendo) non si è voluto revocare integralmente la punizione.

Ai fini generali, quale morale si tira fuori da questa ritardata e parziale sanatoria di un

arbitrio quando contemporaneamente si promuove detto funzionario, reo di quell'errato provvedimento? Sì, lo si promuove alla qualifica superiore, primo fra tutti i funzionari del servizio trazione! È fuori dubbio che ciò non sollecita certamente gli altri funzionari ad essere più larghi di vedute, più ligi allo spirito del nuovo regime democratico nell'interpretazione della legislazione interna delle ferrovie. È un fatto che ancora oggi nelle ferrovie dello Stato non si guarda tanto per il sottile nella valutazione dei meriti dei dirigenti. Ancora troppo spesso si dà un peso preminente al colore politico e si giudica un titolo di merito la posizione di colui che ha « del polso », che è un « forte ».

L'onorevole Colasanto lo scorso anno si inalberò quando sostenne questa opinione. Arrivò persino a proporci di « nominare una commissione per accertare la veridicità di ciò ». Allora non se ne fece nulla ed anche quest'anno questa proposta — anche se fosse da noi ripresa — cadrebbe nel vuoto, benché l'onorevole Colasanto sia diventato sottosegretario. Nulla se ne farebbe in quanto si sa che le nostre denunce rispondono al vero. E nulla se ne farà perché queste azioni discriminatorie, questi orientamenti illiberali e queste riserve sulla democrazia, fanno un tutt'uno con la politica perseguita dall'attuale Governo del quale ella, onorevole ministro, è un autorevole rappresentante. Il ministro e gli onorevoli sottosegretari Fanelli e Colasanto debbono ispirarsi a questi orientamenti anche se do loro atto che in parte si adoperano per attenuarne gli effetti più deteriori nel loro settore di competenza.

Mi si permetta ora di affrontare un tema sul quale ho presentato un ordine del giorno, il dopolavoro, problema che è sì marginale, ma che, se esaminato, conferma i limiti delle concezioni democratiche come prima ho denunciato. Che cosa chiedevamo e chiediamo con quell'ordine del giorno? Che ella, onorevole ministro, ed il suo Ministero si impegnino a modificare lo statuto dei dopolavoro ferroviari e a democratizzarne il funzionamento.

Che cosa ci ha risposto ella, signor ministro, in sede di Commissione? Ella ha asserito che i sindacati condividono il sistema di elezione in vigore nella designazione dei componenti il direttivo di quell'ente ricreativo.

Ma ella sa che questo non risponde al vero; ella sa che la posizione del sindacato ferroviari italiani è in antitesi con quanto ella asserisce. E il fatto che, invece di accogliere la nostra istanza, o di spiegarci il perché del suo

dissenso, ella cerca di falsare la posizione del sindacato maggioritario dei ferrovieri, è, secondo me, una conferma che ella ha coscienza della insostenibilità della sua posizione e della antidemocraticità della stessa, comunque della impossibilità di conciliare questa sua posizione con le concezioni democratiche.

Ella sa che la struttura dei dopolavoro ferroviari è rimasta sostanzialmente quella fissata dal fascismo, con il regio decreto 25 ottobre 1925, con il quale quel regime volle trasformare i circoli ricreativi, a cui avevano dato vita i ferrovieri fin dai primi anni del 1900. Al fascismo quei centri di ricreazione popolare e di cultura, diretti — senza tutori — democraticamente dai ferrovieri, erano uno spino nell'occhio. Per questo il regime volle trasformarli in dopolavoro ferroviari, gestiti dall'amministrazione ferroviaria, e per questo si impadronì di tutto quel patrimonio, escludendo i ferrovieri dalla loro direzione.

Subito dopo la liberazione, è vero, vi fu un parziale ritorno alla gestione democratica: i ferrovieri si rimisero con passione all'opera per ricostruire materialmente le sedi distrutte dalla guerra, e questo nei primi anni fecero senza alcun serio contributo da parte delle ferrovie. Inoltre, pur rimanendo in vigore la vecchia legge fascista, furono eletti democraticamente i consigli direttivi e questi ebbero vita autonoma.

In seguito però l'amministrazione ferroviaria volle imporre il ritorno alla situazione precedente la liberazione: si impose che nei consigli un terzo dei consiglieri fossero di nomina dall'alto; si ridette vita alle commissioni compartimentali, composte di persone fedeli all'amministrazione, assegnando loro il compito di esercitare un controllo vessatorio delle iniziative che alla periferia detti comitati direttivi (già purgati con la inclusione del terzo di non eletti dai soci) prendevano di volta in volta. In questo modo si ritornò alla situazione preesistente, e i 115-120 mila soci facenti capo ai 180-190 dopolavoro ferroviari periferici non hanno più, ancora una volta, alcuna voce in capitolo.

Da parte dei colleghi della maggioranza mi si potrà dire che, diversamente dalla situazione esistente nel periodo fascista, ora una parte dei membri dei direttivi risultano eletti. Ciò è vero, però anche questa è una concessione formale, in quanto, nella maggioranza dei dopolavoro ferroviari (i più importanti), gli eletti dal 65-70 per cento dei soci, a causa della inclusione dei membri designati d'ufficio dall'amministrazione ferroviaria, membri che consuetudinariamente bloccano con le mino-

ranze, in quei consigli direttivi sono di fatto minoranza.

Il permanere di questa norma, signor ministro, non aiuta i lavoratori a meglio comprendersi; approfondisce le divisioni anche in questo campo; non li stimola a ricercare, neppure in quella sede, i punti di confluenza.

Ella, signor ministro, con la sua posizione di difesa di un siffatto sistema di elezioni, contribuisce negativamente allo sforzo in atto anche nel mondo del lavoro ferroviario, affinché ovunque — almeno e ad iniziare dal campo ricreativo e culturale — si superi la divisione fra i lavoratori; divisione che è la causa principale delle difficoltà in cui si è impigliata la democrazia in Italia.

A questo punto vorrei porre alcuni interrogativi.

Ella, onorevole ministro, con questa sua posizione nei confronti del sistema delle elezioni per i dopolavoro ferroviari, vuole forse, di fatto, che non si superino queste divisioni fra i lavoratori? Si oppone ella al superamento di questi ritardi e delle gravi difficoltà che ancora permangono, perché teme che i dopolavoro ferroviari possano divenire strumenti unitari di accelerazione della elevazione culturale e dello sviluppo democratico e perciò stesso unitario della coscienza dei lavoratori?

Se questo non è, perché allora non acconsente alla nostra richiesta di democratizzare veramente l'attività dei dopolavori ferroviari con la formazione di comitati direttivi eletti interamente dai soci, con una radicale trasformazione dei compiti dell'ufficio centrale, e delle commissioni compartimentali, nell'interno del quale ufficio e commissioni si debbono includere pariteticamente la rappresentanza del personale e delle ferrovie? Siete voi preoccupati, onorevoli colleghi della maggioranza, di vedervi sfuggire all'azienda ferroviaria il controllo di questi enti? Ma le nostre richieste non negano il controllo da parte dell'azienda! Con il consiglio dei sindacati, le commissioni compartimentali e dell'ufficio centrale non avete forse la sicurezza di potervi garantire il controllo affinché sia assicurata la giusta manutenzione, il naturale potenziamento del capitale sociale e l'uso, non a fini di parte, dell'ente stesso?

Onorevoli colleghi, prima di terminare permettetemi di citare le elevate parole del presidente della « Umanitaria » di Milano, signor Bauer, in occasione del convegno sul tempo libero dei lavoratori, in merito ai circoli ricreativi. « Adoperiamoci perché sorgano nella società quegli strumenti di una politica

del tempo libero che permettano ai lavoratori di usufruire di esso in modo positivo, garantendo in concreto quella molteplicità varietà di iniziative e di orientamenti che ne costituiscono l'essenza; affermando l'inderogabilità di un orientamento sempre libero ed articolato a qualunque livello, e perciò stesso profondamente democratico contro ogni illuministica e paternalistica disciplina ».

Onorevole Angelini, le nostre istanze sui dopolavoro ferroviari a questo tendono ed è per questo che la invitiamo ad accoglierle. Se nuovamente ella le rigetterà, di fatto confermerà la sua intenzione di far sì che l'ente ricreativo dei ferrovieri rimanga ancorato agli attuali orientamenti codini, di fatto dimostrerà che ella vuole che i dopolavori ferroviari assolvano al compito di insegnare ai ferrovieri a pensare il meno possibile, ad evadere verso il mondo dei sogni e dello pseudo agonismo sportivo, a rifuggire dal serio sforzo che ogni cittadino veramente cosciente — con l'aiuto dello Stato — deve sottoporsi per elevarsi culturalmente, socialmente e politicamente.

In questo caso, creda, onorevole ministro, a ben poco valgono le affermazioni sue, i continui richiami al suo illuminato sentimento democratico, alla sua professione di buona volontà di voler contribuire ad aiutare il mondo del lavoro perché acquisisca nella società la funzione che gli compete.

Onorevole Angelini, le parole contano poco se ad esse non corrispondono i fatti. (*Applausi a sinistra*).

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

VEDOVATO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, uno sguardo generale all'evoluzione dei trasporti ferroviari in Italia negli ultimi anni — e torno su questa materia, sulla quale mi sono intrattenuto ripetutamente nelle precedenti legislature — consente di constatare con soddisfazione che si è dato un notevole impulso al potenziamento della rete ferroviaria, superando finalmente un periodo abbastanza lungo di relativa stasi che era seguito alla ricostruzione della rete dopo gli eventi bellici.

Le nuove elettrificazioni, alcune già entrate in esercizio, altre in corso di attuazione e che saranno interamente ultimate nel giro di due anni, realizzeranno benefici veramente rilevanti, sia sotto l'aspetto del miglioramento e acceleramento dei servizi, sia sotto quello delle economie di esercizio. Dobbiamo tutti dare atto al ministro Angelini che è stato veramente un programma coraggioso, quale da

tempo si attendeva, e che molti problemi delle linee principali saranno con esso risolti. Ed accanto alle nuove elettrificazioni, salutiamo con soddisfazione le opere di raddoppio del binario, molto opportunamente incrementate anche con i fondi del prestito nazionale. Ricordo fra queste ultime, in particolare, il completamento del raddoppio sulla linea Spezia-Genova, atteso da molti decenni, che eliminerà una strozzatura finora esistente su una delle nostre linee più importanti, causa di continui ritardi per i treni oltre che di minore potenzialità della linea stessa; e sono lieto che già si parli su un piano concreto anche dell'indispensabile raddoppio della Genova-Ventimiglia, linea a tutt'oggi infelicissima nonostante la sua grandissima importanza internazionale.

Con la realizzazione di queste opere un grande passo sarà stato compiuto: ma ricordiamoci che molto resterà ancora da fare, specialmente nel Mezzogiorno, per adeguare la qualità e celerità dei servizi e la potenzialità delle linee al continuo progresso economico e industriale di regioni che ancora oggi dispongono di comunicazioni ferroviarie deficienti. Così, mentre auspichiamo che possa essere completato a tempo di *record* il raddoppio della linea costiera tirrena fino a Reggio Calabria, si deve sottolineare la necessità che tale raddoppio prosegua in un tempo immediatamente successivo fino a Siracusa, capolinea delle comunicazioni dorsali della penisola, e che nello stesso tempo si completi quello della linea adriatica anche fra Pescara e San Severo; mentre nel centro nord si impone il raddoppio del tronco Bologna-Verona, perché possa essere così interamente a doppio binario la ferrovia del Brennero, direttrice di primaria importanza per i trasporti nel mercato comune europeo.

Nel settore delle elettrificazioni, si dovrà ancora procedere nel secondo piano quinquennale, sia per altre linee specialmente del sud, sia per quei tronchi relativamente brevi che si diramano da linee principali a trazione elettrica e che possono essere elettrificati a sbalzo, con spesa molto modesta, allo scopo di realizzare servizi cumulativi con trazione unificata, in modo più facile ed economico.

Dell'importante problema delle rettifiche in progetto per la ferrovia Firenze-Roma, ho già trattato in sede di discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, pochi giorni or sono: mi riservo di tornare sull'argomento in una prossima occasione, quando saranno note maggiori notizie sui progetti allo studio ed anche sulle pro-

poste ed osservazioni di enti su alcuni aspetti particolari della questione, specialmente per quanto riguarda il progettato taglio dell'ansa di Arezzo e Terontola, per il quale esistono fondate riserve circa l'opportunità di adottare il tracciato proposto dagli studi di massima degli uffici delle ferrovie dello Stato.

Purtroppo, se è da lodare senza riserve la politica seguita per il potenziamento delle linee maggiori, anche per la scelta delle singole opere inscritte nei programmi in corso di attuazione, non ritengo si possa manifestare altrettanta soddisfazione per quanto avviene nel settore delle linee secondarie.

Qualcosa si è fatto, per la verità, anche in questo settore, sia nel campo delle ferrovie dello Stato con una maggiore estensione dei servizi di automotrici e una corrispondente riduzione dei servizi a vapore, rese possibili anche da quell'aumento di percorrenza giornaliera dei veicoli che ebbi a raccomandare anni addietro, sia nel campo delle ferrovie in concessione, con il completamento di importanti opere di ricostruzione e ammodernamento finanziate con la legge 14 giugno 1949, n. 410, e con la legge 2 agosto 1952, n. 1221, fra cui ricorderò la ferrovia centrale umbra, la Spoleto-Norcia, la ferrovia sangritana, e un primo gruppo di linee della Sardegna da cui si sono avuti risultati consuntivi di particolare importanza.

Inoltre per le ferrovie in concessione è stato accordato di recente un finanziamento sul prestito nazionale, che consentirà di ultimare alcune importanti opere rimaste ancora incompiute, nonché di continuare l'ammodernamento per altre linee con provvedimenti della legge 1221; ma al riguardo vi è da osservare che la quota di sei miliardi assegnata per gli ammodernamenti è assolutamente insufficiente alle effettive necessità, come già sottolineò e dimostrò lo scorso anno nella sua pregevolissima relazione il collega Colasanto, oggi sottosegretario ai trasporti.

Ebbi già occasione, quattro anni or sono, di fare analogo rilievo nei riguardi dello stanziamento di 18 miliardi assegnato a copertura della legge 1221, e i fatti mi hanno dato piena ragione; lo ripeto adesso, aggiungendo che bisognava avere un po' più di coraggio, come si è avuto per le elettrificazioni e i raddoppi delle linee principali, e non avanzare ancora al tesoro richieste minime, quando si avevano già a disposizione i risultati economici delle prime opere eseguite con la legge sull'ammodernamento per documentare con le cifre la produttività degli investimenti in questo settore. Così la mancanza di fondi potrà

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1959

costituire, ancora una volta, motivo per procrastinare o ridurre le indispensabili opere di potenziamento di parecchie linee e per deliberare la soppressione di vari tronchi: i cosiddetti rami secchi.

In questa politica della indiscriminata soppressione dei rami secchi verrebbe voglia di richiamare, più analiticamente, l'attenzione di questa Assemblea col sussidio di cifre. Ma non lo farò. Basti qualche dato europeo che ho desunto dal quinto rapporto annuale della *Conférence européenne des Ministres des transports*, che ha riferimento appunto alla convenienza della cosiddetta politica dei rami secchi: l'introito medio di lire 8,74 per viaggiatore-chilometro delle ferrovie francesi, che seguono appunto tale politica e che per questa via sono arrivate alle tariffe di gran lunga più alte d'Europa, pur avendo tutt'altro che assestato il proprio bilancio; per contro le ferrovie svizzere fautrici della tesi opposta, un tempo considerate le più care di Europa, hanno oggi un introito medio di lire 7,44 per viaggiatore-chilometro, superiore solo del 50 per cento a quello italiano.

Dalle rapide considerazioni fin qui esposte, è facile passare ad una trattazione dei problemi delle ferrovie in concessione della Toscana e, fra quelle statali, alle ormai tradizionali sollecitazioni per il mantenimento degli impegni già assunti in ordine alla ricostruzione totale della faentina.

Vorrei premettere un breve sguardo panoramico sulla situazione attuale delle comunicazioni ferroviarie in Toscana.

Nel settore delle ferrovie statali, mi sia consentito, prima di tutto, di tributare un meritato elogio alla direzione compartimentale di Firenze, che ha portato nei nostri servizi un ammirevole fervore di nuove iniziative, che hanno posto il compartimento fiorentino in posizione di avanguardia: non solo per i brillanti risultati ottenuti, ma anche per il coraggio con cui si sono superati tradizionali principi burocratici, specialmente nell'impostazione degli orari e nella creazione di nuove comunicazioni dirette. Le due coppie di direttissimi Firenze-Livorno, i « treni di un'ora », che realizzano su una linea che ha parte del percorso molto tortuoso la velocità commerciale di 101 chilometri-ora con la fermata di Pisa e il lungo rallentamento di Calambrone, rappresentano un'iniziativa veramente rivoluzionaria sul cui successo non vi possono essere dubbi e che ricorderà nel tempo, insieme con l'opera proficua e intelligente dei funzionari che hanno saputo realizzarla, la dinamica e fattiva direzione compartimentale

dell'ingegnere Tonni, al quale mi è gradito rivolgere un grato saluto nel momento in cui, con nostro rammarico, sta per lasciare il servizio per raggiunti limiti di età.

Accanto a questa, ricordo altre veloci comunicazioni dirette, quali il collegamento Arezzo-Grosseto, da me a lungo sostenuto, ed oggi entrato nel suo terzo anno di vita; la « Freccia dei due mari » fra Livorno e Ancona, oggi raddoppiata dal « Dorico »; ed altre ancora, fra cui la comunicazione diretta Firenze-Ravenna-Rimini per la Faentina, da me pure sollecitata due anni or sono.

Fra le opere di maggiore impegno esprimo al Governo la viva soddisfazione per l'accoglimento delle istanze relative alla elettrificazione delle linee Pistoia-Lucca-Viareggio e Lucca-Pisa, nonché per il completamento della ferrovia Lucca-Aulla, la cui importanza è stata opportunamente sottolineata dalla presenza del Presidente della Repubblica alla cerimonia inaugurale.

Se il panorama della rete delle ferrovie in Toscana può definirsi soddisfacente almeno relativamente alla situazione generale, a parte la questione della faentina di cui tratterò più avanti, notevoli preoccupazioni vi sono invece nel settore delle ferrovie in concessione.

Ad una sola azienda, quella delle ferrovie Arezzo-Stia e Arezzo-Sinalunga, si può guardare con tranquillità e soddisfazione, per il crescente traffico viaggiatori che ha già superato di tre volte i valori del 1938 continuando tuttora ad aumentare, regolarmente.

Ciò è dovuto allo spirito d'iniziativa che caratterizza la gestione, che ha già in corso i lavori di ammodernamento e tende a migliorare continuamente il materiale rotabile e ad incrementare i servizi; nonché all'istituzione di collegamenti cumulativi con le ferrovie dello Stato e con le autolinee della zona; ed infine alla intelligente propaganda a tutti i servizi istituiti: propaganda che vorrei vedere in maggiore misura anche da parte delle ferrovie dello Stato specialmente quando esse iniziano nuove comunicazioni dirette, come quella Firenze-Marradi-Ravenna-Rimini, che si nota con molta difficoltà anche sullo stesso orario.

Diversa è, purtroppo, la situazione delle altre due ferrovie in concessione attualmente in esercizio in Toscana: la Pracchia-San Marcello Pistoiese e la Pisa-Marina-Tirrenia-Livorno.

La ferrovia elettrica Pracchia-San Marcello Pistoiese (ferrovia Alto-Pistoiese) è una linea a scartamento di metri 0,95, di costruzione relativamente recente (1926), che unisce le caratteristiche di una ferrovia turistica di

montagna a quelle del collegamento alle ferrovie dello Stato di una zona abbastanza intensamente popolata e in cui si trovano industrie di notevole importanza.

Questa linea, che per tanti anni aveva costituito una vivissima aspirazione degli abitanti della montagna pistoiese, si dirama dalla ferrovia porrettana alla stazione di Prachia, per servire i diversi centri e le località turistiche delle valli del Maresca e del Limestone e per collegare alla rete ferroviaria principale gli importanti stabilimenti industriali della « Società metallurgica italiana ». I benefici da essa apportati alla montagna pistoiese sono stati notevoli: basta una visita nella zona per constatare che cosa abbia significato la piccola ferrovia per lo sviluppo di queste località, tanto più se si confrontano le condizioni dei centri serviti dalla linea con quelle di altri della zona che non hanno potuto usufruirne; perché la ferrovia ha molto contribuito al potenziamento dei singoli paesi da essi attraversati, facilitando agli abitanti l'accesso ai luoghi di lavoro, alle scuole, agli altri servizi civili e alle ferrovie dello Stato.

Questa linea è oggi l'unica ferrovia turistica esistente in Toscana e, come tale, rappresenta un elemento di attrazione veramente rilevante, in quanto molte sono le persone che in tutta la stagione estiva si recano lassù da Firenze e da altri centri per godersi il piacevolissimo viaggio nel trenino che si arrampica validamente fino al passo dell'Oppio, per poi discendere attraverso i boschi di castagni nell'ampia valle del Limestone fino a San Marcello Pistoiese: una gita che si ripete sempre volentieri e che porta eccezionali punte di traffico in certe giornate festive. Nello stesso tempo non pochi villeggianti preferiscono queste località per la facilità e comodità di accesso che offre loro la ferrovia. Le eleganti e caratteristiche stazioni, sistemate in ottime posizioni in tutti i paesi, contribuiscono non poco a dare ai paesi stessi e a tutta la zona un maggiore decoro. Si può dire che essi, come tutta la ferrovia, fanno ormai parte del paesaggio.

Per il periodo invernale va ricordato che in caso di caduta di neve il servizio ferroviario è stato sempre effettuato.

Nonostante tutto ciò, questa ferrovia è seriamente minacciata; dopo che, già nel 1956, era stata classificata nella lettera a) dell'articolo 1 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, cioè fra le linee nella situazione migliore, per le quali si riteneva sufficiente il solo adeguamento della sovvenzione. Oggi, la stessa commissione interministeriale, che aveva dato il precedente voto, ha espresso il parere di sop-

pressione: di fronte alla decisa reazione della popolazione e delle autorità della zona, il ministro ha dato assicurazioni generiche che la linea non sarebbe stata soppressa, ma è consigliabile essere più precisi in questo senso, non derivando alcun risparmio apprezzabile allo Stato da una eventuale soppressione di questa ferrovia, causando invece un danno per la popolazione dei centri interessati e la perdita di un patrimonio pubblico di ingente valore che appartiene ormai a tutta la Toscana e non solo alla ristretta area direttamente in questione.

Esprimo l'avviso che si debba preparare un programma di ammodernamento di questa ferrovia: con la sua attuazione il traffico tornerà e si moltiplicherà. E di riflesso se ne avvantaggerà la ferrovia porrettana, che ha già raggiunto un livello di una buona efficienza, specialmente con l'istituzione di vari servizi di elettromotrici, di cui avevo sottolineato l'esigenza fino dal mio primo intervento in questa sede, quattro anni or sono.

Riguardo alle prospettate possibilità di questa ferrovia, va ricordato che, prima della guerra, essa era fra le più attive d'Italia, presentando, ad esempio, il coefficiente di esercizio di 0,78 nel 1936 e di 0,79 nel 1938. Nel 1936 essa aveva il prodotto chilometrico più alto fra tutte le ferrovie a scartamento ridotto d'Italia, dopo la rete circuvesuviana, superando nettamente le stesse ferrovie vicinali di Roma. Anche fra le ferrovie concesse a scartamento normale vi furono solo cinque linee o reti a grandi traffici che la superarono.

Se dopo aver raggiunto tali risultati, essa è alquanto decaduta, pur superando tuttora il prodotto chilometrico di lire 1 milione, ciò dipende in buona parte da fatti contingenti.

Un ragionevole programma di ammodernamento potrà essere attuato in termini molto economici, e quindi perfettamente realistici, riguardando essenzialmente il materiale rotabile del servizio viaggiatori; inoltre, in questo settore, credo che molto si potrà ottenere anche senza ricorrere a nuovi acquisti, ma con opportuna trasformazione del materiale esistente e di altro reperibile di occasione.

Per quanto concerne lo spostamento in sede propria di alcuni tratti della linea attualmente in sede stradale, il problema non riguarda finanziariamente la ferrovia, che ha in concessione la sede attuale fino al 1987, ma semmai gli enti proprietari delle strade stesse. Per il breve tratto San Marcello-Limestone, il problema non presenta alcuna difficoltà e può essere risolto con spesa trascurabile dall'« Anas » nel quadro di alcuni lievi e utili

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1959

rettifiche della strada stessa, con la collaborazione dello stesso comune di San Marcello; per il tratto Campo Tizzoro-Pontepetri, la cosa è pure di estrema facilità fuori degli abitati e va inoltre tenuto presente che qui il traffico stradale diverrà irrilevante realizzandosi una variante della strada statale dell'Abetone e del Brennero fra le Piastre e l'Oppio, già prevista; e per il tratto Pracchia-Pontepetri, strada di minore importanza, vi sono maggiori difficoltà e si potrà provvedere gradualmente, studiando le soluzioni localmente più convenienti e realizzandole nel corso di lavori di miglioramento della strada (intanto sarà sufficiente impiantare gli appositi lampeggiatori automatici per segnalare l'approssimarsi del treno nelle tre curve dove potrebbero esservi occasioni di incidenti).

Gli ammortamenti e gli interessi relativi all'ammodernamento è da prevedere, saranno compensati dal maggior traffico che ne conseguirà, ed anche da una certa riduzione di spese, o quanto meno da un incremento dei servizi a pari spesa, realizzabile con opportuni accorgimenti; per i lavori stradali, essi costituiscono senza dubbio opere di pubblica utilità necessarie.

Di costruzione ancora più recente della linea dell'alto pistoiese, è la ferrovia elettrica Pisa - Marina - Tirrenia - Calambrone - Livorno, aperta all'esercizio per un primo tratto nel 1932 e interamente nel 1935. Si tratta di una delle più moderne ferrovie italiane, non solo per la data di nascita ma per le sue caratteristiche tecniche, analoghe a quelle delle linee statali: trazioni elettriche in corrente continua alla tensione di 3.000 volt. scartamento normale, curve di raggio ampio, rotaie da chilogrammi 36 per metro lineare, possibilità di servizi diretti con le ferrovie dello Stato.

Questa ferrovia dovrebbe essere un modello nel suo genere, anche per l'intenso traffico di cui dispone, che le consente di avere un prodotto chilometrico molto elevato, circa lire 3.250.000, che, fra tutte le ferrovie concesse dall'Italia centro-meridionale e insulare, è superato solo dalla Roma-Lido e dalla Napoli-Torregaveta.

Per la posizione geografica in cui si trova essa subì danni per eventi bellici; ma fu riattivata relativamente presto e già nel 1946 era stata interamente riaperta sul tratto Pisa-Calambrone ed effettuava servizio fino a Livorno (stazione centrale), transitando dalla zona industriale del Calambrone in poi su binari delle ferrovie dello Stato. Da allora ha vissuto in una situazione praticamente statica,

in cui tuttora permane, in attesa dell'ammodernamento: la ferrovia è ben lontana dalla sua efficienza, il binario non è in ordine, le stazioni offrono poche comodità ai viaggiatori e non sono tenute come dovrebbero, le elettromotrici sono invecchiate e poco confortevoli, il servizio è troppo lento rispetto alle effettive possibilità e quindi non risponde adeguatamente alle esigenze, anche per una certa evoluzione del traffico che richiede oggi un carattere di linea più tranviaria che prettamente ferroviaria come concepita in origine.

Da ciò sono derivate, da qualche tempo, polemiche sull'ammodernamento della linea ferroviaria; anzi alcune aule consiliari si sono trasformate in palestre di lunghe e spesso incompetenti disquisizioni, dove la ferrovia ha fatto le spese del ben noto campanilismo fra Livorno e Pisa; mentre altre ne sono sorte sulla stampa locale. Di qui la necessità che il ministro faccia conoscere il suo pensiero al riguardo.

Perché, accanto al problema del servizio locale su questa linea, non va dimenticato quello del servizio cumulativo con le ferrovie dello Stato, per l'istituzione di comunicazioni dirette nel periodo estivo, da Firenze e altre città toscane per Tirrenia e Marina di Pisa. Non vi è chi non veda, ad esempio, l'importanza di poter offrire ai fiorentini la possibilità di raggiungere direttamente in circa un'ora, con la massima comodità e senza bisogno di altri mezzi ausiliari, l'incantevole pineta costiera e la bellissima spiaggia; ed è evidente altresì l'impulso che ne avrebbe la zona resa così più facilmente accessibile delle altre spiagge alla popolazione del retroterra. È un problema che non è mai stato affrontato, e che invece riteniamo vada preso in seria considerazione, dato che i servizi cumulativi analoghi fra linee statali e ferroviarie concesse si sviluppano sempre più: dalla Arezzo-Grosseto al Pescara-Lanciano-Atessa, dalla Freccia del Molise al Mantova-Suzzara-Ferrara-Rimini; dai Sansepolcro-Roma al Foggia-Peschici e così via.

L'opportunità di istituire veloci comunicazioni ferroviarie che dalle città dell'interno raggiungano direttamente le zone balneari, ci riporta a trattare di un'altra ferrovia della Toscana: la Orbetello-Porto Santo Stefano. Invito il Governo a voler considerare quale maggiore importanza e quale maggior traffico assumerebbero i collegamenti Arezzo-Grosseto e Siena-Grosseto se in tutto il periodo estivo potessero essere prolungati fino a Porto Santo Stefano; quale apporto essi darebbero allo sviluppo turistico ed all'economia dell'Argen-

tario e dell'isola del Giglio, insieme con altri collegamenti da Roma e da Firenze-Pisa. Per la ricostruzione ed il potenziamento della linea non occorre una grande somma: somma certamente non ingente se si pensa a quanto si è speso per il porto, che oggi non si può sfruttare adeguatamente senza ferrovia.

Un problema ferroviario che attende ormai da troppi anni una positiva soluzione, è la ricostruzione della ferrovia elettrica Rimini-San Marino.

Vorrei ricordare che per questa ricostruzione esiste un accordo internazionale di cui sono stato relatore e di cui s'impone l'adempimento. Il governo sammarinese non ha mai cessato di rivendicare questa fondata istanza, che risponde ad un'effettiva necessità per diversi motivi. Primo fra tutti, il fatto che una ferrovia efficiente crea sempre nuove e più consistenti correnti di traffico; tanto più dove, come in questo caso, il percorso della ferrovia presenta un eccezionale interesse turistico, anche per l'arditezza del tracciato, capolavoro della nostra ingegneria. Va inoltre sottolineato che a San Marino esiste un problema del tutto particolare per i mezzi su strada: la mancanza di possibilità di parcheggio; e ciò rende ancora più indispensabile la ferrovia che, raggiungendo in galleria la stazione posta in posizione centralissima, potrà smaltire le punte di traffico estive in modo veloce e soddisfacente, con adeguata potenzialità.

Mancano sufficienti elementi per una valutazione precisa di introiti e spese della ferrovia ricostruita. Un calcolo sommario può essere fatto constatando che il totale delle spese di esercizio della Rimini-San Marino, si mantiene del 6-7 per cento inferiore a quello della Rimini-Novafeltria negli anni 1936-38. Poiché nel 1957 le spese di esercizio della ferrovia del Marecchia sono ammontate da lire 64.350.000, quelle della Rimini-San Marino potrebbero essere valutate sullo stesso ordine di grandezza, dai 60 ai 65 milioni (secondo l'intensità del servizio). Per gli introiti, da valutarsi per la quasi totalità sul traffico viaggiatori, in relazione ai dati del movimento di turisti negli ultimi anni, del suo crescente sviluppo e dell'incremento medio del traffico su queste linee rispetto all'anteguerra, si dovrebbe raggiungere una somma complessiva dai 40 ai 50 milioni, nell'ipotesi peggiore.

Considerato che la ferrovia è lunga 32 chilometri, ne deriva che la sovvenzione di esercizio sarà abbastanza modesta, che non vi è quindi motivo di ritardare ancora il compimento di un'opera che rappresenta un segno

di completa solidarietà ed amicizia verso la piccola e gloriosa repubblica. In particolare, ci sembra da respingere il tentativo, del quale abbiamo notizia, che tenderebbe a far stornare, per alcuni lavori di miglioramento alla strada ordinaria, la somma di 350.000.000 già stanziata per la ferrovia e finora non utilizzata: i due problemi, strada e ferrovia, qui come altrove, non si sostituiscono né si elidono a vicenda, ma debbono invece completarsi in una armonica collaborazione per il bene comune.

Come nel mio precedente intervento sul bilancio dei trasporti, concludo con il problema ormai più annoso: quello della faentina.

A dire il vero, speravo che in questa occasione il mio compito non fosse più quello di rinnovare una perorazione tradizione ma quello di manifestare, finalmente, all'onorevole Angelini la riconoscenza delle popolazioni del Mugello per l'avvenuto finanziamento della ricostruzione completa della linea: autorizzava questa speranza un preciso ed impegnativo comunicato autorizzato recentemente dal ministro stesso nel quale egli assicurava, non solo che la ricostruzione della linea fino a Firenze era già stata decisa, ma che egli era certo di poter disporre del finanziamento necessario al più tardi entro il 30 giugno.

Invece oggi, 15 luglio 1959, sono costretto a rivolgere all'onorevole ministro una precisa domanda: il finanziamento promesso è già sfumato, o si può ancora sperare che il recente impegno non vada a far compagnia ai precedenti? Ancora una volta, si rinnova l'impressione che, con tutta la buona volontà del ministro per la faentina, vi sia qualche potente don Rodrigo che continua a sostenere che « questa ferrovia non s'ha da fare né domani né mai ».

Mi sembra persino superfluo ripetere le mille argomentazioni che dimostrano la necessità di questa ricostruzione, dopo che questa necessità è stata ampiamente riconosciuta, nei suoi diversi motivi, nello stesso comunicato autorizzato dal ministro: potrei al massimo sottolineare la crescente importanza del porto di Ravenna, documentata dalle statistiche delle camere di commercio, e quindi la necessità di potenziare le comunicazioni col retroterra, specialmente con Firenze e Livorno.

Ma il punto essenziale è questo: la direzione generale delle ferrovie dello Stato deve dirci se non vuole categoricamente questa ricostruzione, se vuole disfarsi dell'intera faentina e della stessa Borgo San Lorenzo-Pontassieve, di cui addirittura oggi corrono voci che

si minacci la soppressione. Perché in tal caso le autorità della zona potranno eventualmente trovare un altro sistema per ricostruire e gestire questo gruppo di ferrovie; e potrebbe anche darsi che riuscissero a fare ottimi servizi spendendo meno di quanto denuncino oggi le ferrovie dello Stato, sia attraverso la costituzione di un consorzio, sia attraverso una gestione privata, sia in altre forme possibili.

Perché è venuto, ormai, il momento di dire due parole molto chiare su questa faccenda del disavanzo delle linee a « scarso traffico ». Nell'analisi dei cosiddetti « oneri extra-aziendali », quest'anno le ferrovie dello Stato ci presentano ben 4.669 chilometri di linee con un coefficiente di esercizio superiore a tre, alle quali si attribuisce un disavanzo totale di lire 33.926.000.000, ossia un disavanzo di lire 7.260.000 al chilometro; cifre a cui bisognerebbe poi aggiungere gli oneri extra-aziendali, che sono conteggiati a parte per tutta la rete e che esistono anche per queste linee.

Per avere un'idea dell'inattendibilità di queste cifre andiamo a sfogliare un po' la statistica dei servizi in concessione.

Per prima cosa rileviamo come fra tutte le linee in concessione solo quelle che interessano zone molto depresse, generalmente nel sud e nelle isole, raggiungono un coefficiente di esercizio superiore a tre: la rete delle ferrovie del sud-est, la ferrovia Garganica, la Umbertide-Sansepolcro, la Spoleto-Norcia, la ferrovia alifana, le linee calabro-lucane, le strade ferrate sarde. Ma nessuna di queste linee ha disavanzi neppure vicini ai 7 milioni al chilometro: solo la ferrovia alifana, quella di maggior traffico, si avvicina a 6 milioni mentre per le altre si va dai 3.600.000 delle calabro-lucane fino a 1.150.000 della Spoleto-Norcia e della Umbertide-Sansepolcro.

In tutta la rete in concessione, il disavanzo di 7 milioni al chilometro è raggiunto soltanto dalla Napoli-Torregaveta e vi si avvicina la Roma-Lido: proprio le due linee di maggior traffico, con coefficienti di esercizio rispettivamente di 1,28 e 1,21. Non basta. Sono solo otto in tutto le reti o linee che raggiungono questo valore come spesa totale per chilometro, e tutte ad intenso traffico, mentre quelle a traffico modesto sono molto al di sotto.

Così stando le cose, non mi sembra azzardato affermare che è da ritenere che le ferrovie dello Stato trovino molto comodo il sistema di scaricare su queste linee cosiddette a scarso traffico tutto il peso del disavanzo, ma è bene dichiarare che ben diverso è il linguaggio

dei conti, serenamente registrato e serenamente schedato.

Qui i casi sono due: o non si interpretano adeguatamente le cifre o vi sono degli sperperi paurosi. In entrambi i casi, il problema non è di soppressione delle ferrovie, ma di vedere più a fondo nei conti di gestione. Come si può, ad esempio, attribuire un coefficiente di esercizio superiore a tre ed un disavanzo sui sette milioni al chilometro ad una ferrovia come la Borgo San Lorenzo-Pontassieve, che ha un traffico intensissimo, con treni di punta di una decina di vagoni stracarichi e corse in tutta la giornata sempre ben frequentate?

Reputo che è di grande attualità il problema di sganciare alcune delle linee ferroviarie dalla rete statale, per dare ad esse una gestione più agile, più economica ed anche meglio aderente alle necessità delle popolazioni; oppure studiare l'opportunità che le ferrovie dello Stato attuino nel seno dell'azienda gestioni autonome delle singole linee, sul tipo di quelle commissariali che si hanno su alcune linee in concessione. E al riguardo vorrei sottolineare l'ottimo andamento di molte di queste gestioni commissariali che stanno operando risanamenti delle linee ad esse affidate, in misura veramente notevole, non trascurando nel contempo le opere di potenziamento e ammodernamento dei servizi: basterebbe ricordare, oltre le navigazioni lacuali, gli esempi della ferrovia Rimini-Novafeltria, che ogni anno diminuisce il proprio coefficiente di esercizio, e della ferrovia circumetnea, che pure ha migliorato e continua a migliorare sempre più la propria situazione. Si vedano, in particolare, le spese di queste due ferrovie (lire 1.936.000 al chilometro l'una, lire 2.470.000 al chilometro l'altra) ed i disavanzi (rispettivamente per chilometro, lire 884.000 e lire 1.464.000), e si faccia poi il confronto, pur con le dovute proporzioni, con le cifre che presentano le ferrovie dello Stato. Ciò dimostra che tanto una direzione privata quanto una di un pubblico funzionario possono portare un'azienda al migliore livello e al massimo rendimento: dipende solo dalla buona organizzazione strutturale e dalla capacità e buona volontà dei tecnici preposti. E faccio notare che le economie nelle gestioni sopracitate non sono state realizzate con le drastiche limitazioni di servizi attuate da qualche compartimento delle ferrovie dello Stato, ma al contrario con un incremento generale dei servizi stessi.

In questi criteri va cercato il risanamento delle nostre ferrovie, a cominciare dalla faentina: è un'opera complessa e faticosa, ma è

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1959

l'unica, secondo noi, veramente produttiva e socialmente giusta. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

Presentazione di un disegno di legge.

PASTORE, *Ministro senza portafoglio*. Chiedo di parlare per la presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PASTORE, *Ministro senza portafoglio*. Mi onoro presentare il disegno di legge:

« Anticipata esecuzione delle opere straordinarie di pubblico interesse nell'Italia settentrionale e centrale previste dalla legge 29 luglio 1957, n. 635 ».

Chiedo l'urgenza.

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

Pongo in votazione la richiesta di urgenza.

(*È approvata*).

Chiusura della votazione segreta.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto ed invito gli onorevoli segretari a numerare i voti.

(*I deputati segretari numerano i voti*).

Si riprende la discussione.

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

MARZOTTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la minoranza ha creduto di cogliere l'occasione della discussione di questo bilancio per esporre le sue note teorie collettivistiche e ne ha affidato il compito ad un uomo che ha una certa notorietà come economista, l'onorevole Riccardo Lombardi il quale ha corredato la relazione di molte tabelle. Vorrei occuparmi di questo documento che ho cercato di studiare abbastanza a fondo e dedicargli qualche commento.

Il collega onorevole Lombardi, per difendere le proprie teorie di nazionalizzazione di tutte le aziende in concessione nel settore dei trasporti, ha portato i seguenti argomenti. In primo luogo l'eccessivo onere sopportato dallo Stato per gli investimenti patrimoniali necessari alla ricostruzione degli impianti, al ripristino dei danni di guerra e al successivo potenziamento, nonché l'onerosità dei sussidi erogati per la sicurezza e la continuità dell'esercizio; in secondo luogo, il costo di esercizio

dei servizi in concessione, considerato dall'onorevole Lombardi e dal suo gruppo eccessivamente alto, con il conseguente maggiore onere per lo Stato rispetto agli analoghi servizi resi dalle aziende di Stato e dalle ferrovie dello Stato.

A riprova della validità del primo argomento, il relatore ha presentato un prospetto degli stanziamenti relativi agli esercizi dal 1943-44 al 1951-52 ed un secondo prospetto degli stanziamenti relativi agli esercizi dal 1950-51 al 1959-60, mettendo in evidenza che, in questo secondo periodo, i servizi in concessione sono costati allo Stato una cifra di ben 105.957 milioni di lire.

Ora, anche seguendo il discutibile criterio di mettere a confronto diretto i dati dei servizi in concessione con quelli delle ferrovie dello Stato, desidero rilevare che la gestione dei primi ha richiesto, in dieci anni, una spesa riferita dalla relazione di minoranza, di circa 106 miliardi per sovvenzioni, sussidi e contributi di ammodernamento, oltre ai 17 miliardi per la riparazione di danni di guerra e successivi, mentre la gestione delle ferrovie dello Stato, nei 13 esercizi che vanno dal 1945-46 al 1957-58 ha assorbito un totale di 1.764 miliardi e 611 milioni di lire, come risulta dai dati della relazione della direzione generale delle ferrovie dello Stato. Ora, l'onorevole Lombardi ha usato le tabelle nell'intento evidente di dare maggior forza di convinzione alla sua tesi nazionalizzatrice.

Per rendere il confronto più aderente alla realtà, ho voluto comparare i dati delle erogazioni per i servizi in concessione riportati nella relazione di minoranza con quelli delle ferrovie dello Stato ripresi dalle relazioni che di anno in anno la direzione generale delle ferrovie dello Stato va pubblicando. Da tale confronto, per uno stesso gruppo di esercizi, si deduce che i trasporti in concessione hanno ricevuto per opera di carattere patrimoniale 62 miliardi contro i 1.109 miliardi concessi alle ferrovie dello Stato, con un rapporto da 1 a 19. Inoltre, i sussidi e le sovvenzioni di esercizio sono di 76 miliardi per i primi e di 745 miliardi per le ferrovie dello Stato, con un rapporto da 1 a 10. Quindi, l'aiuto fornito dallo Stato ai servizi in concessione non è eccessivo se confrontato soprattutto con lo sforzo colossale che è stato richiesto dalle ferrovie dello Stato in questi anni del dopo guerra. Se poi si tiene conto dei servizi che rendono le ferrovie dello Stato e dei servizi in concessione, il rapporto può apparire addirittura sproporzionato. I due sistemi infatti servono annualmente più o meno lo stesso nu-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1959

mero di utenti. Ora, è vero che l'importanza dei servizi delle ferrovie statali risulta maggiore per la mole degli interessi economici serviti; ma è anche vero che i servizi in concessione hanno certamente una preminenza dal punto di vista sociale in quanto sono rivolti a una numerosa categoria di utenti meno abbienti, di gente che si sposta quotidianamente per ragioni di studio o di lavoro e a tariffe particolarmente preferenziali.

Devo inoltre rilevare l'estrema infondatezza dell'accusa di arricchimento da parte dei concessionari lanciata dall'onorevole Lombardi. Del resto, questa può essere un'accusa dal punto di vista socialista non dal mio punto di vista. Forse l'onorevole Lombardi ha fatto questa dichiarazione per soddisfare la sua parte.

BOGONI, Relatore di minoranza. Non si tratta di dare soddisfazione alla nostra parte, ma di fare una constatazione.

MARZOTTO. Per fare delle constatazioni occorrono tabelle precise. L'accusa dell'onorevole Lombardi è gratuita ed è confutabile con la reale e controllabile situazione aziendale. Del resto, l'accusa non è offensiva per i concessionari, ma per quegli alti funzionari del Ministero dei trasporti, i quali con scrupolosa esattezza e severità amministrano i fondi loro affidati. Ritengo di non essere tra gli statalisti e di non essere quindi un difensore d'ufficio della burocrazia; però credo anche che non si possano lanciare in Parlamento delle accuse così gravi di disonestà verso questi pubblici ufficiali senza altre prove che non siano delle tabelle costruite in maniera molto discutibile come andrò a provare.

Il primo argomento è dunque infondato e del tutto inadatto a sostenere la tesi del relatore di minoranza. La sproporzione riscontrata fra i fondi a disposizione delle ferrovie dello Stato e quelli a disposizione dei servizi in concessione dovrebbe invece indurre lo Stato, proprio nell'interesse del suo bilancio, a contemplare per l'avvenire un intervento ancora più largo nei confronti dei trasportatori in concessione.

Il secondo argomento, poi, può essere smontato ancor più facilmente, dato che l'asserzione dei maggiori costi dei servizi delle ferrovie in concessione è fondata su una banale svista nelle cifre riportate, in cui il relatore è caduto confrontando i dati di traffico ed economici delle ferrovie statali e quelli dei servizi in concessione.

Intanto voglio osservare che tali dati non sono omogenei, perché si riferiscono all'esercizio 1956-57 per le ferrovie dello Stato, men-

tre per i servizi in concessione riguardano l'esercizio 1957 (fatto che in una relazione parlamentare, sia pura di minoranza, doveva essere tenuto presente). Si sono assunti come termini di confronto — desidero porre in rilievo questo fatto, perché se ne tenga conto — due periodi diversi perché, come tutti sanno, il bilancio statale va dal 1° luglio al 30 giugno, mentre il bilancio delle aziende private comprende il periodo 1° gennaio-31 dicembre. Sarebbe stato corretto, da parte del relatore, fare una media dei risultati degli esercizi 1956 e 1957 anche per i trasporti in concessione.

Ma vi è un'altra svista. Nella colonna dei servizi in concessione sono stati elencati le sovvenzioni ed i sussidi stanziati per tutti i servizi in concessione (comprendenti ferrovie, tranvie extraurbane, servizi di navigazione interna), ossia anche voci che nulla hanno a che vedere con quelle che formano oggetto del raffronto.

Vi sono molti modi, lo sappiamo, per fare le statistiche e lo sa anche l'onorevole Lombardi, il quale ne ha approfittato, da buon economista... Ma ricorrendo a certi espedienti per provare certe tesi non si va alla ricerca della verità: si arriva forse a provare quel che si vuole, ma non si perviene a indicazioni corrette dal punto di vista economico.

Mi sono perciò permesso di rifare il calcolo con gli stessi criteri del relatore e sono arrivato a risultati nettamente opposti a quelli da lui ottenuti. Non credo di avere il diritto di annoiare gli onorevoli colleghi con la lettura di tabelle (che potrò esibire, comunque, a chi le richiedesse) e mi limiterò a fornire soltanto i risultati di questo confronto.

Dai calcoli da me compiuti risulta dunque che l'unità di traffico costa allo Stato, per sovvenzioni e sussidi, lire 2,03 quando effettuata dai servizi in concessione, lire 2,44 (ossia quasi il venti per cento in più) quando effettuata dalle ferrovie dello Stato.

Non voglio discutere se questo fatto sia positivo o negativo, se si può spendere di più o di meno: si tratta di un esame difficile ed è possibile che la differenza di costo sia pienamente giustificata e possa anche essere maggiore. Tuttavia il dato esatto è quello che ho citato, e non quello fornito dalla relazione di minoranza.

Il disavanzo di esercizio è ancora di lire 2,44 per unità di traffico per le ferrovie statali e di lire 2,99 per unità di traffico dei trasporti in concessione. Se ne desume che i concessionari non soltanto non si sono arricchiti, come sostiene l'onorevole Lombardi, ma

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1959

hanno subito una perdita di lire 0,96 (differenza fra lire 2,99 e lire 2,03) per ogni unità di traffico effettuata. Questa è una perdita reale, che del resto si ritrova negli ingentissimi debiti che gravano sui concessionari per conti insoluti di servizi cumulativi con le ferrovie dello Stato, per tasse erariali e contributi previdenziali ed assicurativi non corrisposti; perdite reali che pongono una gran parte delle imprese concessionarie di pubblici trasporti in condizioni di essere molto favorevoli alla soluzione prospettata dall'onorevole Lombardi. Non sono in molti, infatti, a desiderare di continuare un'attività che li spoglia e li indebita sempre più. Certamente vi sono parecchie di queste aziende che salutano con piacere la soluzione proposta dall'onorevole Lombardi; è per questo che un Governo responsabile non può salutarla con lo stesso piacere perché, come vedremo, le perdite, quando si addossano allo Stato e vanno ad aggravare una situazione già pesante, diventano intollerabili. Questo è confermato da altri calcoli più razionali, fatti dagli uffici del Ministero, facendo cioè riferimento al treno-chilometro e all'etto-tonnellata-chilometro di treno reale completo.

I calcoli eseguiti, che si riferiscono solo alle ferrovie ed alle tranvie extraurbane, pongono in evidenza che il costo del treno-chilometro nelle ferrovie dello Stato è pari circa a 2 volte e mezzo quello dei servizi in concessione. Analogamente la sovvenzione dello Stato per il treno-chilometro delle ferrovie dello Stato è più che doppia di quella per il treno dei servizi in concessione. La situazione si inverte quando si fa riferimento all'etto-tonnellata-chilometro di treno reale completo.

Questo consente di porre in evidenza un importante elemento. Mentre le ferrovie statali possono usare treni di composizione media di 450 tonnellate, le ferrotramvie in concessione sono costrette a fare frequentemente treni con una composizione media di circa 100 tonnellate. È evidente che questa situazione rende più oneroso l'esercizio delle ferrotramvie rispetto al servizio con treni a lunga distanza e a forte composizione, come sono quelli effettuati dalle ferrovie dello Stato.

Si può pertanto trarre la conclusione che la nazionalizzazione dei trasporti in concessione porterebbe certamente ad un altro notevole aggravio, fenomeno attualmente sostenuto dallo Stato per questi servizi. L'esperienza già fatta in passato, relativamente alle linee private passate in gestione statale ed ancor più con quelle in gestione di enti privati, province e comuni, conferma in pieno tale conclusione.

Un esempio concreto, dai dati desunti dal *deficit* d'esercizio previsto per l'anno 1959-60 nelle linee secondarie dei compartimenti di Verona e di Venezia, che sono compartimenti medi in Italia, non difficili come quelli meridionali, risulta che su un totale di 763 chilometri vi è un *deficit* di 5 miliardi e 188 milioni, pari al *deficit* chilometrico medio di 57,5 milioni annui. Se dovessimo fare delle delle statistiche teoriche, e proiettare questo *deficit* su 5.979 chilometri della rete concessa, avremmo un *deficit* di puro esercizio di 44 miliardi e mezzo. Inoltre la gestione statale troverebbe maggiori ostacoli di quanti ne trovi la gestione privata nell'attuare un programma di sostituzioni con autoservizi di linea ad impianti fissi.

Anche in quest'aula vi sono persone le quali vigorosamente si sono battute per eliminare i rami secchi, e ve ne sono altre che, con lo stesso vigore, consigliano di stare attenti, di non far mancare le vie di comunicazione, perché le linee principali potrebbero soffrire per questa mancanza di rami che sembrano secchi, ma che invece portano contributo al traffico. Tutto questo si risolve in una pressione vigorosa da una parte e dall'altra che molto spesso impedisce all'amministrazione di seguire dei criteri economici, costringendola ad adottare una politica di « cerotti » come quella che si vede fare.

BIMA. Ho sostenuto la tesi che sosterebbe anche lei. Ella parte dal principio che queste ferrovie non possono essere surrogabili, mentre sa benissimo che sono sostituibili da un mezzo che non costa nulla allo Stato.

MARZOTTO. Sostengo la tesi che se esistono dei rami secchi è più facile sostituirli con mezzi moderni di locomozione, come sono le autolinee, quando si tratta di trasporti in concessione privata, piuttosto che farli gestire dallo Stato...

BIMA. Siamo d'accordo.

MARZOTTO. Il relatore per la maggioranza ha scritto chiaramente che è essenziale procedere a questi ammodernamenti, i quali comportano la sostituzione del materiale fisso, sostituzione alla quale si procede difficilmente quando le linee sono gestite dalle ferrovie dello Stato.

D'altra parte, guardiamo i fatti. Le ferrovie concesse, nel solo periodo 1952-58, hanno proceduto alla sostituzione di oltre 1000 chilometri di linea contro i 300 chilometri di linea sostituiti dalle ferrovie dello Stato nello stesso periodo. E non è che le ferrovie dello Stato non volessero e non avessero come programma di sostituire alcuni tratti di linea; il fatto è

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1959

che nel settore dei trasporti pubblici ci si trova di fronte a pressioni tali che inducono a non esporsi al rischio dell'impopolarità.

Vorrei ora esaminare un altro problema: quello del costo per viaggiatore-chilometro, ritenuto da alcuni sproporzionato alle effettive spese di esercizio.

Bisogna innanzi tutto considerare che il principale compito delle ferrotranvie concesse è quello di permettere il traffico migratorio tra periferia e centri di lavoro: questo traffico è rappresentato dalla grande massa di operai, studenti, impiegati. È un servizio impegnativo, costoso per l'alto impiego di mezzi e gravoso per le spese marginali, cui si aggiunge la mancanza di un accordo tra vettore e utente per l'inevitabile sfasamento dei turni di lavoro e per l'altrettanto inevitabile sfasamento delle ferie estive.

Al riguardo, sono di utile indicazione alcuni confronti con le ferrotranvie concesse estere.

Sarebbe stato molto interessante che l'onorevole Lombardi, relatore di minoranza, ci avesse fornito qualche notizia sulle ferrovie dell'est: probabilmente, deve avere omesso questo riferimento perché non considera i paesi dell'est sullo stesso livello degli altri paesi europei. Però, tralascia anche l'Inghilterra e la Francia, mentre occorre invece considerare la situazione di quei paesi, trattandosi di nazioni che, anche nel campo ferroviario, sono sul nostro livello.

Consideriamo la situazione dei trasporti della *banlieu* parigina: nel 1957, con 296 milioni di passeggeri (contro i 350 milioni dei trasporti italiani in concessione), si è avuto un *deficit* di puro esercizio di 8 milioni di franchi. Si tenga presente che la tariffa per operai e studenti è di gran lunga superiore a quella italiana: 45 franchi fino a 6 chilometri, 240 franchi fino a 40 chilometri.

Consideriamo l'Inghilterra, dove sono state nazionalizzate le ferrovie e dove, a detta di tutti, esistono le peggiori ferrovie del mondo, tanto che taluni sostengono che l'enorme sviluppo verificatosi nella motorizzazione in quel paese è dovuto al fatto che gli inglesi non possono viaggiare in treno, il quale è riservato agli operai.

In questo settore, l'Inghilterra presenta un bilancio di esercizio leggermente attivo. Ma consideriamo le tariffe: la tariffa media è di lire 12,85 per viaggiatore-chilometro, contro le 3,75 delle ferrovie concesse italiane (con un aumento quindi di 4 volte).

Dobbiamo infine rilevare la impossibilità di ottenere un economico coordinamento dei

servizi esistenti, attraverso la concentrazione degli stessi nella grande rete statale.

Il criterio del raggruppamento, che è sano per se stesso, può dare dei brillanti risultati solo se applicati secondo un programma che sia logico. Occorre cioè passare alle aziende concessionarie la gestione delle linee statali a scarso traffico, costituendo un raggruppamento tecnico ed economicamente organico. Al tempo stesso, vi dico senza nessuna difficoltà, che occorre trasferire alla gestione delle ferrovie statali talune linee private tecnicamente ed economicamente complementari della rete statale.

In altre parole, dove lo Stato non ha convenienza ad assumere l'esercizio di queste linee è assurdo che ne prenda il carico, mentre dove ha convenienza ed interesse deve assumerne l'esercizio perché il servizio dei trasporti pubblici è uno dei compiti fondamentali dello Stato. Noi non siamo in questo campo dogmatici come l'onorevole Lombardi sulla convenienza o meno di nazionalizzare i servizi in concessione. Non è un dovere morale e civico nazionalizzare, è una questione di opportunità.

Ora, i molti aspetti del problema non consentono certo di irrigidirsi su posizioni molto politiche e poco tecniche. D'altra parte qual è stato il comportamento dell'onorevole Lombardi, relatore di minoranza, quando è stato ministro dei trasporti di fronte alle conseguenti responsabilità di Governo? Anche l'onorevole Lombardi si sarà trovato di fronte questi problemi. Vorrei proprio sapere che cosa ha fatto l'onorevole Lombardi nei mesi in cui è stato ministro dei trasporti.

Ripeto, il servizio dei trasporti è essenzialmente un servizio pubblico e in questo campo bisogna dare pieno riconoscimento all'opera compiuta dalle ferrovie dello Stato, le quali veramente in Italia hanno avuto un incremento nei servizi, uno spirito di adattamento alle necessità del traffico senza dubbio notevole e che lascia intravedere ancora per il futuro un sempre migliore andamento di questa azienda.

Sono stati infatti forniti i migliori servizi, che senza dubbio hanno avuto una benefica influenza sul turismo, e ciò va ascritto a merito anche del personale. Perché, quando il turista si vede trattato con cortesia, con modi ben diversi da quelli praticati anni fa, e riceve così il primo, caro saluto dall'Italia, ebbene, egli ricorderà questo trattamento al suo ritorno in patria. Tuttavia non dobbiamo dimenticare anche che questa riconosciuta efficienza delle ferrovie dello Stato costa all'erario 70

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1959

miliardi all'anno. Sappiamo benissimo che l'autosufficienza economica del servizio statale è difficilmente ipotizzabile, almeno per molti anni. Però è possibile forse contenere ancora l'ulteriore *deficit* dell'azienda e, per diminuire questo *deficit* di gestione cerchiamo di non aggravare la situazione dell'esercizio con nuovi oneri derivanti dalla nazionalizzazione di ferrotranvie in concessione che sono praticamente dei servizi poveri e passivi.

In sostanza, noi riteniamo che la politica seguita negli ultimi anni dal Ministero dei trasporti, di avvalersi delle centinaia di autotrasportatori quali naturali collaboratori, sia stata una politica di buon senso, una politica nell'interesse del bilancio dello Stato e anche dei servizi che lo Stato in questo delicatissimo settore rende ai suoi cittadini.

In questo spirito di collaborazione voglio sperare che il ministro Angelini, come nel passato, anche oggi e domani, continui a mediare le singole questioni che possono sorgere in questa o in quella situazione tra l'azienda ferroviaria e gli autotrasportatori tenuto conto che la categoria degli autotrasportatori è una categoria benemerita che, pur facendo concorrenza alle ferrovie dello Stato, in sostanza è complementare alla stessa azienda statale, una categoria senza la quale le ferrovie dello Stato si troverebbero probabilmente in maggiori difficoltà e la rete ferroviaria in Italia sarebbe meno bene servita.

Il bilancio delle ferrovie deve essere risanato attraverso un programma preciso che tenga conto delle condizioni economiche delle singole linee, mantenendo quelle che siano vitali e meritevoli di potenziamento nel pubblico interesse ed eliminando e trasformando in autolinee tutte le altre senza indulgere a quelle suggestioni di ordine politico o demagogico che sono molto spesso espressioni di interessi particolari.

È infine necessario, a mio avviso, che si addivenga alla costituzione di raggruppamenti di linee private e statali che garantiscano, nella mutua collaborazione, una organica ed economica gestione per l'una e per l'altra parte. Questo è il pensiero di chi da questi banchi vi parla senza dogmatismi e cerca di proporre in ogni campo soluzioni che permettano alle pubbliche amministrazioni, agli enti e alle aziende di Stato, di rendere buoni servizi pubblici (è quello che i cittadini desiderano) e di essere perciò apprezzati dai cittadini i quali devono dimostrare quello spirito di comprensione che deve informare la vita democratica di un paese moderno come il nostro. (*Applausi — Congratulazioni*).

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

BARDANZELLU. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ritorno ancora una volta sul problema delle ferrovie concesse, in Sardegna, che sembra perpetuarsi in eterno e vorrei che nella mia voce si riflettesse una eco dell'angoscia dei sardi che da tempo ne attendono la soluzione.

In Sardegna si sta avverando, in piccolo; quel travaglio di trasformazione che, per le ferrovie nazionali, è stato avverito, con precisazione di dati e di fatti, dall'onorevole Frunzio nella sua pregevole e nutrita relazione.

Quando, dopo il 1839, in Italia si seguì l'esempio del governo napoletano che aveva costruito la Napoli-Portici, si attuarono molte reti ferroviarie, indipendenti fra di loro, che impedirono la formazione di una rete organica che avrebbe accelerato l'unità d'Italia.

Analogamente in Sardegna, alla prima ferrovia, che risale al 1886, ne seguirono altre, ma tutte costruite senza un indirizzo amministrativo unico e senza un unico criterio tecnico, come avrebbe richiesto la natura stessa dell'esercizio.

La ferrovia dello Stato, a scartamento normale, si sviluppa per 442 chilometri: è una ferrovia a binario unico che percorre in lungo l'isola di Cagliari a Olbia, con diramazione a sud verso Iglesias e a nord verso Sassari-Porto Torres. Praticamente rappresenta la sola ferrovia della Sardegna: la sola efficiente. Le altre linee, a scartamento ridotto, che irretivano l'isola per oltre 900 chilometri, inizialmente, ridotte ora a 810 chilometri col taglio dei « rami secchi », sono costituite da tre società differenti: le Complementari, le Meridionali e le Strade ferrate sarde che non sono tra loro comunicanti né hanno possibilità di raccordi. Per cui, invece di unire, hanno mantenuto e mantengono ancora separate le diverse zone della Sardegna.

In precedenti miei interventi ho dimostrato, anche alla stregua di dati statistici, il danno che proviene all'economia sarda da questo frammentario stato di cose. Spezzate in quattro settori, senza collegamenti fra loro, queste ferrovie mettono capo alla rete statale, ma, a causa del diverso scartamento, non possono farvi confluire né possono ricevere carri. Mi sono battuto, finora senza fortuna, signor ministro, per la unificazione delle varie reti in modo da consentire la circolazione in tutta l'isola del materiale rotabile. L'amico onorevole Bima nella sua dinamica relazione di due anni or sono propose lo smantellamento di tutte, o quasi, le ferrovie concesse dimo-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1959

strando che con le sovvenzioni statali si sarebbero potute istituire comodissime linee automobilistiche che non solo avrebbero potuto sostituire il servizio ferroviario, migliorandolo, ma, entro i limiti delle sovvenzioni governative, si sarebbe potuto far viaggiare i sardi gratuitamente, senza maggior onere per lo Stato.

Per aderire ad una simile rivoluzionaria proposta, occorreva però che lo Stato provvedesse prima alla costruzione delle strade mancanti e al miglioramento delle esistenti, perché altrimenti, specie nelle impervie zone montane, noi saremmo rimasti senza strade e senza ferrovie! Per ora è giocoforza rassegnarsi alla realtà delle cose, ma piange il cuore al pensiero che ogni anno lo Stato stanzi in bilancio, per sovvenzioni chilometriche e per sussidi straordinari alle ferrovie in concessione, da 7 a 8 miliardi. Altrettanti miliardi sono stanziati per l'ammodernamento, la riattrezzatura e la fornitura di materiale rotabile per queste ferrovie.

Si devono sostituire le vetuste e anacronistiche locomotive a vapore con moderni mezzi di trazione e con mezzi rotabili veloci, che certamente rappresentano un passo in avanti rispetto allo strazio delle antiche ciminiere. Ma questo ammodernamento procede a lentissimi passi, tanto che ancora non ve ne è cenno, per esempio, sulla Sassari-Palau, il che mette a dura prova la pazienza dei sardi, che pure hanno fama di essere pazientissimi, anche se bastonati.

È una raccomandazione che mi permetto di rivolgere, al riguardo, all'onorevole ministro. Ma non è solo questo lo scopo del mio intervento: esso tende ad ottenere dal Governo una risposta esplicita alla richiesta, da me più volte formulata, della costruzione del carro a doppio scartamento.

Le ingenti somme finora spese o stanziare non riescono a dirimere il problema di fondo che riguarda queste ferrovie. Permane il grave inconveniente del diverso scartamento fra la rete principale e le reti afferenti, con la conseguente necessità dei trasbordi che, per le merci, rendono le ferrovie antieconomiche.

La linea statale è come un fiume che convoglia tutto il traffico. Le linee secondarie sono i suoi affluenti, ma questi non hanno sbocco. Arrivate alla linea statale, trovano un insuperabile sbarramento che le ferma. Avviene delle merci quello che avviene delle acque: stagnano e marciscono. Queste ferrovie possono essere ancora utili e vitali se si risolve il problema dominante dei trasbordi; altri-

menti i miliardi che ogni anno ingoiano sono come buttati via, sottraendo così disponibilità finanziarie a opere più utili e ingenti, in Sardegna o altrove.

Da tempo ho proposto la soluzione dei trasbordi con la istituzione dei carri a doppio scartamento. Non credo che possano esservi altre possibili soluzioni. Si è proposta l'adozione delle casse mobili. Sarebbe un errore gravissimo. Le casse mobili sono dei contenitori metallici fissati su di un telaio da caricare e scaricare su carri pianali ferroviari, su autocarri o su navi. Sono molto costose, non sono previste sui tariffari portuali, per cui i trasbordi risultano antieconomici ed hanno bisogno di particolari attrezzature (gru, piattaforme, ecc.) che dovrebbero istituirsi in ogni piccola stazione. Inoltre, esse servirebbero a determinate qualità di merci, ma non a tutte. Ne sono escluse le cosiddette merci povere tra le quali vanno comprese, ad esempio, il sughero ed i minerali. Non risolvono quindi né le manovre delle operazioni, né i costi di imbarco e sbarco.

Già lo stesso relatore ha dichiarato: « Rispetto al complesso dei trasporti, l'impiego delle casse mobili non si può dire che abbia raggiunto i suoi scopi ». Esiste in Italia una società, la C.E.M.A.T., che opera nel campo delle casse mobili con la partecipazione indiretta delle ferrovie dello Stato al capitale sociale. E sempre il relatore che lo afferma. Ciò può forse spiegare come la burocrazia ferroviaria cerchi di imporre le casse mobili scartando, *a priori*, ogni altro mezzo che le sostituisca, anche se migliore. Ma la Sardegna, se lo fu in passato con le ferrovie concesse, non può essere considerata ancora come il terreno passivo di esperienze inutili! O vi sarà un mutamento radicale nella organizzazione delle ferrovie concesse o queste continueranno ad inghiottire senza profitto i miliardi dello Stato.

La diversità di scartamento è l'ostacolo da superare. Noi abbiamo bisogno che i carri carichi a Nuoro o ad Alghero, a Sorso o a Tempio, percorrano senza trasbordi la rete sarda attraverso i due diversi scamenti fino al porto di imbarco e proseguano oltre, a mezzo delle navi traghetto (fortunatamente, ora in costruzione), fino a raggiungere i mercati di Roma, di Milano o della Comunità europea. Soltanto così la Sardegna potrà risollevarsi. Essa ha bisogno di tre fattori fondamentali: l'acqua, per l'agricoltura, l'energia elettrica, per le industrie, e le vie di comunicazioni, sia marittime sia terrestri. Se questo terzo fattore rimarrà deficitario, esso avrà ripercus-

sioni negative anche sugli altri settori perché sono tutti interdipendenti.

Sarebbe assurdo che noi potenziassimo la produzione senza avere la possibilità di collocare nei mercati d'oltremare i nostri prodotti. Lo sviluppo della economia, per le leggi che lo regolano, è affidato alla intensificazione dei traffici e degli scambi. Perciò abbiamo bisogno, in terra e in mare, di vie libere ed aperte. Allo stato attuale le ferrovie concesse, come oggi si trovano anche con gli ammodernamenti in corso, seppure hanno migliorato la circolazione dei passeggeri, rimangono di ostacolo ai traffici a causa dei trasbordi. *Porro unum*, è questo il problema da risolvere. E a tale scopo che la proposta del carro a doppio scartamento si impone. Esso è formato da un telaio alle cui estremità sono fissati gli organi di trazione e di repulsione. Il rodiggio comprende due sale di tipo normale con fuselli e cuscinetti striscianti.

Per rendere possibile la realizzazione dell'uno e dell'altro scartamento (il tipo normale è di 1435 millimetri, quello ridotto di 950 millimetri) le sale sono dotate di quattro mezzi calettati sull'asse e disposti in corrispondenza delle rotaie che si intende di adoperare. Le ruote di corsa vengono fissate all'uno o all'altro mezzo a seconda dello scartamento da realizzare. Non mi indugio sui dettagli tecnici che sono stati studiati e praticamente sperimentati con risultato positivo.

Dagli uffici ferroviari del Ministero sono state sollevate obiezioni su talune modalità costruttive e dubbi sulla perfetta sicurezza.

Il tecnico del progetto, per esperienza fattane, ne garantisce la sicurezza al mille per mille. Propongo al Ministero che ne faccia la prova. Faccia costruire un carro a doppio scartamento secondo il progetto presentato. La spesa è esigua: non supera i 5 milioni di lire e, in caso negativo, il materiale è sempre recuperabile. Di fronte all'onere che ogni anno sostiene lo Stato per le ferrovie in questione è una spesa che non ha importanza. Se il progetto risponderà ai necessari requisiti, tanto meglio. Altrimenti lo si modifichi fino a raggiungere la sicurezza desiderata.

Se questo progetto non va, se ne faccia un altro. Non importa. Importa che venga adottato il principio del carro a doppio scartamento al quale è affidato oggi l'avvenire commerciale della Sardegna.

Onorevole ministro, confido nella sua comprensione e nella sua saggezza. Gli scogli della democrazia non devono costituire ostacoli al compimento di così degna opera. Non esagero affermando che ad essa è affiancato, in

gran parte, il segreto non soltanto dello sviluppo commerciale ma della stessa rinascita sarda che merita l'attenzione della Camera e le premure del suo Ministero. (*Applausi a destra — Congratulazioni*).

Risultato della votazione segreta.

PRESIDENTE. Comunico il risultato della votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge:

« Proroga dell'autorizzazione al Governo di sospendere o ridurre i dazi doganali prevista dalla legge 24 dicembre 1949, n. 993, e successive modificazioni » (*Urgenza*) (714):

Presenti	435
Votanti	311
Astenuti	124
Maggioranza	156
Voti favorevoli	273
Voti contrari	38

(*La Camera approva*).

« Approvazione ed esecuzione dello scambio di note fra l'Italia ed il Brasile relativo ai danni di guerra subiti da cittadini brasiliani in Italia durante la seconda guerra mondiale, effettuato in Roma l'8 gennaio 1958 » (506):

Presenti e votanti	435
Maggioranza	218
Voti favorevoli	380
Voti contrari	55

(*La Camera approva*).

« Ratifica ed esecuzione della convenzione veterinaria fra l'Italia e la Jugoslavia conclusa in Belgrado il 26 marzo 1955 » (560):

Presenti e votanti	435
Maggioranza	218
Voti favorevoli	380
Voti contrari	55

(*La Camera approva*).

« Ratifica ed esecuzione dell'accordo tra la Repubblica italiana e la Repubblica popolare federale di Jugoslavia relativo alla pesca nelle acque jugoslave con protocollo addizionale e scambi di note, concluso a Belgrado il 20 novembre 1958 » (*Urgenza*) (1273):

Presenti e votanti	435
Maggioranza	218
Voti favorevoli	280
Voti contrari	155

(*La Camera approva*).

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1959

Hanno preso parte alla votazione:

Adamoli	Biaggi Francantonio	Cibotto	Dosi
Agosta	Biaggi Nullo	Cinciari Rodano Ma-	Durand de la Penne
Aicardi	Biagioni	ria Lisa	Ebner
Albarellò	Bianchi Fortunato	Clocchiatti	Elkan
Albertini	Bianco	Cocco Maria	Ermini
Aldisio	Biasutti	Colasanto	Fabbri
Alicata	Bigi	Colitto	Failla
Alpino	Bima	Colleoni	Fanelli
Amadei Leonetto	Bogoni	Colleselli	Fasano
Amadeo Aldo	Boidi	Colombi Arturo Raf-	Ferrara
Amatucci	Boldrini	faello	Ferrari Aggradi
Ambrosini	Bolla	Colombo Emilio	Ferrari Giovanni
Amendola Pietro	Bologna	Colombo Renato	Ferri
Amiconi	Bonino	Colombo Vittorino	Fiumanò
Amodio	Bonomi	Comandini	Foa
Andreotti	Bontade Margherita	Compagnoni	Fogliazza
Andreucci	Borellini Gina	Conci Elisabetta	Folchi
Angelini Giuseppe	Borghese	Conte	Forlani
Angelini Ludovico	Bottonelli	Corona Giacomo	Fornale
Angelino Paolo	Bovetti	Cortese Giuseppe	Fracassi
Angelucci	Breganze	Cotellessa	Francavilla
Antoniozzi	Brighenti	Cruciani	Franceschini
Arenella	Bucciarelli Ducci	Cucco	Franco Raffaele
Ariosto	Bufardeci	Curti Aurelio	Franzo Renzo
Armani	Busetto	Cuttitta	Frunzio
Armaroli	Buttè	Dal Falco	Fusaro
Armato	Buzzi	D'Ambrosio	Gagliardi
Armosino	Caiati	Dami	Galli
Audisio	Caiazza	Daniele	Gaspari
Avolio	Calabrò	Dante	Gatto Eugenio
Azimonti	Calamo	D'Arezzo	Gatto Vincenzo
Bacelli	Calasso	De Capua	Gaudioso
Badaloni Maria	Calvaresi	De Caro	Geffer Wondrich
Baldelli	Calvi	De' Cocci	Gennai Tonietti Erisia
Baldi Carlo	Camangi	Degli Esposti	Gerbino
Barbaccia	Canestrari	Degli Occhi	Ghislandi
Barberi Salvatore	Cantalupo	De Grada	Giglia
Barbi Paolo	Caponi	De Lauro Matera	Gioia
Barbieri Orazio	Cappugi	Anna	Giorgi
Bardanzellu	Caprara	Del Bo	Gitti
Bardini	Carcatera	De Leonardis	Gomez D'Ayala
Baroni	Carra	Delfino	Gonella Giuseppe
Barontini	Carrassi	Delle Fave	Gonella Guido
Bartesaghi	Casati	De Maria	Gorreri Dante
Bartole	Cassiani	De Martino Carmine	Gotelli Angela
Basile	Castagno	De Marzi Fernando	Granati
Beccastrini Ezio	Castelli	De Meo	Grasso Nicolosi Anna
Bei Ciufoli Adele	Castellucci	De Michieli Vitturi	Graziosi
Belotti	Caveri	De Pasquale	Greppi
Beltrame	Cecati	De Vita Francesco	Grezzi
Berloffa	Cengarle	Diaz Laura	Grilli Antonio
Berry	Ceravolo Domenico	Di Benedetto	Guerrieri Emanuele
Bersani	Cerreti Alfonso	Di Giannantonio	Guerrieri Filippo
Bertè	Cerreti Giulio	Di Leo	Gui
Bertinelli	Chiatante	Di Nardo	Guidi
Bettoli	Cianca	Di Paolantonio	Gullo
		Donat-Cattin	Gullotti
		D'Onofrio	Invernizzi

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1959

Iotti Leonilde	Migliori	Repossi	Sforza
Isgrò	Minella Molinari An-	Resta	Simonacci
Jacometti	giola	Restivo	Simonini
Jervolino Maria	Misasi Riccardo	Ricca	Sodano
Kuntze	Misefari	Riccio	Soliano
Laconi	Mitterdorfer	Rivera	Sorgi
Lajolo	Mogliacci	Riz	Spallone
Lama	Montanari Silvano	Roberti	Spataro
La Malfa	Montini	Rocchetti	Speciale
Landi	Moscatelli	Roffi	Sponziello
Lapenna	Musotto	Romagnoli	Stella
Lattanzio	Musto	Romanato	Storchi Ferdinando
Lenoci	Nanni Rino	Romano Bartolomeo	Storti Bruno
Leone Francesco	Nannuzzi	Romano Bruno	Sullo
Leone Raffaele	Napolitano Francesco	Romeo	Sulotto
Liberatore	Natali Lorenzo	Romualdi	Tambroni
Li Causi	Natoli Aldo	Roselli	Tantalo
Limoni	Natta	Rossi Maria Madda-	Taviani
Lizzadri	Negrari	lena	Terragni
Lombardi Giovanni	Nicoletto	Rossi Paolo Mario	Terranova
Lombardi Ruggero	Nicosia	Rumor	Titomanlio Vittoria
Longo	Novella	Russo Salvatore	Tognoni
Longoni	Nucci	Russo Vincenzo	Toros
Lucchesi	Pacciardi	Sabatini	Tozzi Condivi
Lucifero	Pajetta Gian Carlo	Salizzoni	Trebbi
Lucifredi	Pajetta Giuliano	Sammartino	Tremelloni
Luzzatto	Passoni	Sangalli	Tripodi
Macrelli	Pastore	Sannicolò	Troisi
Maglietta	Patrini Narciso	Santarelli Enzo	Truzzi
Magnani	Pavan	Santarelli Ezio	Turnaturi
Magno Michele	Pedini	Sarti	Vacchetta
Magri	Pella	Savio Emanuela	Valiante
Malfatti	Penazzato	Savoldi	Valsecchi
Mannironi	Pennacchini	Scaglia Giovanni Bat-	Vecchietti
Marchesi	Perdonà	tista	Vedovato
Marconi	Pertini Alessandro	Scalfaro	Veronesi
Marenghi	Petrucci	Scalia Vito	Vestri
Mariani	Pezzino	Scarascia	Vetrone
Marotta Michele	Piccoli	Scarlato	Viale
Marotta Vincenzo	Pinna	Scarongella	Vicentini
Martina Michele	Pino	Scarpa	Vidali
Martinelli	Pintus	Schiano	Villa Giovanni Oreste
Martino Edoardo	Pirastu	Schiavetti	Vincelli
Martino Gaetano	Pitzalis	Schiavon	Viviani Luciana
Martoni	Prearo	Sciolis	Volpe
Marzotto	Principe	Sciorilli Borrelli	Zaccagnini
Mattarella Bernardo	Pucci Anselmo	Semeraro	Zanibelli
Mattarelli Gino	Pucci Ernesto	Seroni	Zoboli
Matteotti Gian Carlo	Pugliese	Servello	Zugno
Matteotti Matteo	Quintieri		
Maxia	Radi	Si sono astenuti (sul disegno di legge	
Mazza	Raffaelli	n. 714):	
Mazzoni	Rampa	Adamoli	Angelini Ludovico
Merenda	Rapelli	Alicata	Angelucci
Merlin Angelina	Ravagnan	Ambrosini	Arenella
Messinetti	Re Giuseppina	Amendola Pietro	Armaroli
Miceli	Reale Giuseppe	Amiconi	Barbieri Orazio
Micheli	Reale Oronzo	Angelini Giuseppe	Barontini

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1959

Bartesaghi	Li Causi
Beccastrini Ezio	Longo
Bei Ciufoli Adele	Maglietta
Beltrame	Magnani
Bianco	Magno Michele
Bigi	Marchesi
Boldrini	Mazzoni
Borellini Gina	Messinetti
Bottonelli	Miceli
Brighenti	Minella Molinari An-
Bufardeci	giola
Busetto	Montanari Silvano
Calasso	Moscatelli
Calvaresi	Musto
Caponi	Nanni Rino
Caprara	Nannuzzi
Carrassi	Natoli Aldo
Cerreti Giulio	Natta
Cianca	Nicoletto
Cinciari Rodano Ma-	Novella
ria Lisa	Pajetta Gian Carlo
Clocchiatti	Pajetta Giuliano
Colombi Arturo Raf-	Passoni
faello	Pertini Alessandro
Comandini	Pezzino
Compagnoni	Pinna
Conte	Pino
Dami	Pucci Anselmo
Degli Esposti	Raffaelli
De Grada	Ravagnan
De Pasquale	Re Giuseppina
Diaz Laura	Roffi
Di Benedetto	Romagnoli
Di Paolantonio	Romeo
D'Onofrio	Rossi Maria Madda-
Fabbri	lena
Failla	Rossi Paolo Mario
Fasano	Russo Salvatore
Foa	Sannicolò
Fogliazza	Santarelli Enzo
Francavilla	Santarelli Ezio
Franco Raffaele	Scarongella
Giorgi	Scarpa
Gomez D'Ayala	Sciorilli Borrelli
Gorreri Dante	Seroni
Granati	Sforza
Grasso Nicolosi Anna	Soliano
Grezzi	Spallone
Guidi	Speciale
Gullo	Sulotto
Invernizzi	Tognoni
Iotti Leonilde	Trebbi
Kuntze	Vacchetta
Laconi	Vestri
Lajolo	Vidali
Lama	Villa Giovanni Oreste
Leone Francesco	Viviani Luciana
Liberatore	Zoboli

Sono in congedo (concesso nelle sedute precedenti):

Battistini Giulio	Iozzelli
Bianchi Gerardo	Orlandi
Borin	Ripamonti
Buffone	Togni Giulio Bruno
Buzzetti Primo	Vigorelli
Caccuri	Villa Ruggero
Cervone	

(concesso nelle sedute odierne):

Larussa

Presentazione di un disegno di legge.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

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

« Aggiunte alla tabella A, allegato 2 della legge 13 aprile 1953, n. 340, e all'allegato D quadro 8/4 del decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 16 ».

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

Approvazione in Commissione.

PRESIDENTE. La V Commissione (Bilancio e partecipazioni statali) nella seduta odierna, in sede legislativa, ha approvato il seguente provvedimento:

« Aumento del fondo di dotazione dell'Istituto per la ricostruzione industriale (I.R.I.) e altri provvedimenti di interesse dell'I.R.I. medesimo » (*Approvato dalla V Commissione del Senato*) (1255).

Si riprende la discussione.

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

AGOSTA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, i servizi ferroviari in Italia presentano una situazione di grave disparità da regione a regione; e fra le regioni più sacrificate, vi è la Sicilia.

Ciò determina, oltre ad un gravissimo disagio per la popolazione, una forte passività della rete siciliana, in quanto da un lato i mezzi antiquati (specialmente la trazione a vapore) e la deficiente organizzazione dei ser-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1959

vizi importano spese di esercizio assai superiori al necessario, dall'altro l'inefficienza dei servizi stessi ne determina la scarsa utilizzazione da parte del pubblico: per cui il traffico, specialmente viaggiatori, è molto inferiore a quello che potrebbe aversi con servizi adeguati alle moderne necessità.

Si verifica infatti in Sicilia il caso, unico fra tutti i compartimenti d'Italia, di introiti viaggiatori inferiori a quelli delle merci; e ciò non meraviglia certamente chiunque abbia sperimentato di persona che cosa siano i servizi ferroviari, sia dello Stato che in concessione, nelle regioni del centro-nord e poi abbia fatto la prova degli stessi servizi in Sicilia.

Non intendo con questo fare una sterile polemica fra centro-nord e sud, ma semplicemente chiedere che si riconoscano finalmente alle popolazioni siciliane anche in questo settore gli stessi diritti di cui godono quelle delle altre regioni; e che non si tragga motivo dall'inefficienza contingente delle ferrovie dell'isola per peggiorare ancora la situazione, come fa temere l'enunciazione di certi programmi.

Limito il mio intervento all'esame della situazione nelle quattro province della Sicilia sud-orientale, e particolarmente alle comunicazioni nella zona a sud della ferrovia Catania-Enna-Caltanissetta; tenendo però a sottolineare che buona parte delle considerazioni generali qui riferite ai problemi specifici di questa parte dell'isola possono valere anche per l'intera rete siciliana.

Se si eccettua la linea costiera Catania-Siracusa, sulla quale sono stati attuati e sono in corso importanti (per quanto tuttora insufficienti) lavori di potenziamento, le comunicazioni ferroviarie nella Sicilia sud-orientale, nella massima parte dei casi, sono gestite in modo tale da invitare la popolazione a non servirsene. È inutile venire a parlare di passività e di scarsa utilizzazione dei servizi stessi, quando si pone la popolazione nella quasi impossibilità di viaggiare in ferrovia per l'insufficienza delle corse e dei collegamenti, per gli orari non rispondenti alle necessità, per il materiale rotabile dei tipi più scomodi ed antiquati, per le condizioni dei binari che non consentono adeguate velocità e rendono invece estremamente disagiati i viaggi per le continue scosse (aggravate dalla pessima qualità delle sospensioni dei veicoli).

Posso assicurare che se si provvederà a sistemare queste linee al livello di quelle delle altre regioni, il traffico non potrà mancare, poiché il movimento di viaggiatori in

tutta la zona è già forte, e assai più lo sarebbe se avesse a disposizione servizi pubblici adeguati; d'altra parte le linee ferroviarie esistenti, pur presentando non pochi difetti, assicurerebbero meglio delle strade ordinarie le comunicazioni di maggiore interesse, se fossero poste in condizioni di piena efficienza: mentre attualmente un gran numero di persone è costretto a servirsi, anche con sacrificio, di mezzi stradali, siano essi autoservizi pubblici o automobili da noleggio di rimessa, per la scomodità dei servizi ferroviari.

Non è solo per un principio di giustizia verso le popolazioni dell'estremo sud d'Italia che mi permetto di richiamare l'attenzione del Governo sulla necessità improrogabile di attuare subito un programma di riorganizzazione della rete ferroviaria della mia regione, di cui esporrò qui i punti principali; ma è anche per sottolineare che un tale programma, oltre a costituire una indispensabile infrastruttura per lo sviluppo economico e industriale di vastissime zone, non rappresenta in realtà un onere per lo Stato ma realizza invece un'economia produttiva, consentendo di recuperare nel giro di pochissimi anni le spese di ammodernamento attraverso un forte incremento degli introiti e una diminuzione delle spese.

Le linee che interessano la Sicilia sud-orientale, oltre la Catania-Siracusa, sono le seguenti: 1°) Siracusa-Canicatti, con diramazione Noto-Pachino; 2°) Catania-Caltagirone; 3°) Siracusa-Ragusa-Vizzini; 4°) Caltagirone-Dittaino.

Di queste linee, le prime due sono a scartamento normale, le altre due a scartamento ridotto di metri 0,95. La prima, la seconda e la quarta di queste linee sono gestite dalle ferrovie dello Stato, la terza è in concessione ad una società privata ed è chiusa all'esercizio da dieci anni (salvo un tronco su cui è stato mantenuto un treno al giorno fino al 1956, poi pure soppresso).

Queste ferrovie dovrebbero costituire una rete organicamente connessa, per potersi dimostrare effettivamente funzionali e servire quindi razionalmente le principali comunicazioni della zona, fra le diverse province e i numerosi e importanti centri ivi situati: invece sembra che tutto stia andando ogni giorno di più alla deriva, senza che nessun accenno di miglioramento si veda o si abbia motivo di sperare, senza che vi sia nessun programma ministeriale che preveda una riorganizzazione adeguata allo sviluppo economico-sociale in atto in tutta la Sicilia. In luogo di

una rete ferroviaria vi sono praticamente tre linee a se stanti, su cui i servizi rimangono sempre gli stessi, quando addirittura non diminuiscono (come è avvenuto, ad esempio, con il recente cambiamento di orario sulla Catania-Caltagirone).

Il risultato pratico di questa politica è che da un lato la popolazione è assolutamente insoddisfatta di questi servizi, dall'altro le ferrovie dello Stato denunciano una forte passività dei tronchi da esse eserciti e non sanno proporre altra cura che la solita eutanasia, già applicata in passato per la Siracusa-Ragusa-Vizzini dalla società concessionaria con le conseguenze che oggi si constatano per le altre linee della zona.

Complessivamente le linee in esercizio sopraindicate ammontano a 430 chilometri e sono tutte classificate dalle ferrovie dello Stato fra le cosiddette linee a scarso traffico con coefficiente di esercizio superiore a tre, alle quali la direzione generale delle ferrovie attribuisce, secondo i dati riportati nella relazione del Senato su questo bilancio, un disavanzo medio di lire 7.280.000 al chilometro (lire 34 miliardi per chilometri 4.469): per cui il disavanzo complessivo di queste linee dovrebbe ammontare ad oltre lire 3 miliardi 100 milioni.

Ritengo questa cifra superiore alla realtà, in quanto un tale disavanzo è eccessivo per linee di questo tipo, le cui stesse spese non dovrebbero raggiungere questa somma; è certo comunque che, attraverso opportuni provvedimenti di ammodernamento, le spese di esercizio di queste ferrovie possono essere portate su un valore medio di lire 4.200.000 al chilometro, ossia ad una cifra complessiva di lire 1.800-1.850 milioni; come dimostra la più recente statistica delle ferrovie in concessione, i cui dati consuntivi di esercizio vengono resi noti annualmente.

Nello stesso tempo, con l'ammodernamento e la riorganizzazione della rete si possono acquisire nuove importanti correnti di traffico, perfezionando i collegamenti fra le diverse province e non trascurando anche i servizi locali; così facendo si aumenterebbero notevolmente le entrate, ed insieme l'utilità sociale delle linee stesse.

L'operazione non può tuttavia limitarsi ad un miglioramento delle ferrovie oggi in esercizio, ma deve assolutamente ricostituire le maglie indispensabili per poter assicurare tutte le principali comunicazioni fra i diversi centri e capoluoghi della regione: senza di ciò continuerebbe a mancare la funzionalità dei collegamenti e i risultati del risanamento sareb-

bero assai limitati ed avrebbero interesse puramente locale. Il problema è evidente, se si considera che alla rete ferroviaria della Sicilia sud-orientale manca attualmente proprio il nucleo centrale, quello che assicura i collegamenti fra le diverse linee e quindi molte delle principali comunicazioni: alludo alla ferrovia Siracusa-Ragusa-Vizzini, che, avendo i suoi tre estremi su altre linee della zona, costituisce praticamente il fulcro di tutta la rete.

La rinascita di questa ferrovia rappresenta attualmente il più importante ed urgente problema ferroviario di tutta la zona, e ad esso hanno dedicato lunghi e accurati studi le amministrazioni provinciali e comunali interessate, che hanno proposto al Ministero dei trasporti la costituzione di un consorzio per l'ammodernamento e l'esercizio della linea, presentando nel contempo i relativi progetti corredati di piani finanziari: dai quali si ricavano concreti e precisi elementi che valgono a dimostrare la piena fondatezza dell'istanza.

Prima di trattare dell'importanza di questa ferrovia, credo opportuno completare con essa il panorama economico dell'intera rete ferroviaria della zona.

La ferrovia Siracusa-Ragusa-Vizzini opportunamente ammodernata, apporterà alla linea Caltagirone-Catania il traffico della provincia di Ragusa e di una parte di quella di Siracusa, realizzando i collegamenti Ragusa-Catania, Ragusa-Caltagirone e Siracusa-Caltagirone; dei quali i due ultimi favorirebbero anche la linea Caltagirone-Dittaino, come proseguimento verso la provincia di Enna: complessivamente un afflusso di viaggiatori e merci traducibile in circa 60 milioni di maggiori introiti all'anno per le ferrovie dello Stato, oltre l'aumento di importanza delle linee ed altri benefici indiretti.

Considerato che l'esercizio della ferrovia Siracusa-Ragusa-Vizzini, nei termini progettati, andrà al pareggio con una sovvenzione annua di lire 162 milioni (cioè 114 in più di quanto percepiscano attualmente gli autoservizi sostitutivi), aggiungendo questa cifra al complesso delle spese prevedibili per le tre linee delle ferrovie dello Stato si arriverà ad una spesa complessiva di circa lire 2 miliardi.

Riguardo agli introiti sono noti i dati consuntivi dell'esercizio 1950-51 pubblicati nella relazione sul bilancio trasporti di quattro anni fa, dai quali risultava per le linee statali Siracusa-Canicatti, Noto-Pachino, Catania-Caltagirone e Caltagirone-Dittaino un prodotto complessivo di lire 681 milioni. Con

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1959

l'ammodernamento e la razionale riorganizzazione dei servizi, con l'afflusso di altro traffico dalla rinnovata ferrovia Siracusa-Ragusa-Vizzini e con il maggior gettito delle tariffe in atto (che sono aumentate da quel periodo), si potrebbe sicuramente contare su un introito totale superiore al miliardo.

Risulterebbe quindi per una rete ferroviaria di chilometri 555 (linee statali più Siracusa-Ragusa-Vizzini) un disavanzo complessivo inferiore al miliardo, cioè un disavanzo medio che non raggiungerebbe la cifra di lire 1.800.000 al chilometro, compresi tutti gli oneri extra-aziendali; tale valore medio, essendo già noto per la Siracusa-Ragusa-Vizzini quello di lire 1.300.000 al chilometro, corrisponde ad una media di lire 2.000.000 al chilometro per il gruppo delle linee statali.

Rilevo con soddisfazione che le conclusioni di questa mia indagine coincidono con i dati indicati per linee di questo genere dal senatore Corbellini nella sua relazione sul bilancio trasporti del 1957: ciò costituisce una conferma molto autorevole alla validità della mia tesi.

Va tenuto presente, per confronto con i dati sopra citati, che le ferrovie dello Stato percepiscono anche quest'anno dal tesoro, fra sovvenzione per i cosiddetti oneri extra-aziendali e copertura del disavanzo iscritto in bilancio, lire 93 miliardi circa (55+38), per un totale di chilometri 16.500 di rete: ossia più di lire 5.600.000 al chilometro; ed anche il solo disavanzo in bilancio ammonta a lire 2.300.000 al chilometro.

Nell'attuale situazione delle ferrovie italiane il programma di riorganizzazione e risanamento di cui ho indicato le linee generali deve dunque considerarsi più che soddisfacente, tanto più se si tiene conto della dislocazione ultra-periferica della rete in oggetto rispetto al territorio nazionale, che comporta il non fruire di alcun traffico di transito ed invece il raccogliere e distribuire quel traffico che va ad incrementare le ferrovie di altre regioni: elemento di notevolissima importanza per una valutazione economica oggettiva. Per altro io sono convinto che per le linee in questione, realizzandosi realmente una buona gestione, potranno ottenersi risultati ancora migliori di quanto non risulti dai dati suesposti, che sono valutati con molta prudenza.

Dimostrata così la convenienza economica di questo programma di potenziamento e sviluppo delle comunicazioni ferroviarie della Sicilia sud-orientale, debbo soffermarmi particolarmente sul punto più importante ed ur-

gente: l'ammodernamento della ferrovia Siracusa-Ragusa-Vizzini.

Questa ferrovia, a torto considerata fino ad oggi linea secondaria, è in realtà una delle ferrovie più necessarie della rete siciliana, poiché serve molte delle principali relazioni di traffico fra le province di Catania, Ragusa, Siracusa ed Enna, nonché centri abitati per una popolazione di quasi 250.000 abitanti, con una zona di influenza che supera complessivamente il milione di persone.

Da dieci anni questa ferrovia è chiusa all'esercizio, con gravissimo disagio per tutta la zona: teoricamente il tronco Siracusa-Palazzolo ha funzionato fino al 1956, ma era un servizio più nominale che effettivo, essendo disimpegnato da un solo treno al giorno, sospeso la domenica, con trazione a vapore e con materiale antiquato e in pessime condizioni: cosicché praticamente quasi nessuno poteva utilizzarlo.

In effetti sebbene anche prima della guerra il servizio di questa linea fosse sempre stato insufficiente, dal 1944 in poi essa funzionò addirittura in modo assurdo, con orari tali da impedire praticamente alla popolazione di servirsene: la pessima gestione determinò naturalmente la caduta del traffico e da ciò si trasse motivo per decidere la soppressione della linea, anziché un più logico provvedimento di decadenza della concessione.

Basterebbe ricordare che nel 1945 (a due anni dal passaggio della guerra), quando la ferrovia aveva un traffico viaggiatori sei volte superiore a quello del 1933, il treno arrivava a Vizzini una volta alla settimana, a Ragusa due volte alla settimana; e per compiere un viaggio di andata e ritorno da Ragusa a Catania per questa via (che è la più breve) bisognava partire il martedì mattina alle 4 e tornare il sabato della settimana successiva a tarda sera, impiegando complessivamente (se qualcuno avesse avuto il coraggio di affrontare una simile odissea!) dodici giorni interi. Sembra una storiella umoristica, ma chi non volesse crederci vada a consultare un orario generale di quell'anno e si convincerà. E questo avveniva non per scarso traffico, ma con una frequentazione media (nell'intero anno 1945) di quasi trecento viaggiatori per treno (295 viaggiatori-chilometro per treno-chilometro), come ci dicono le statistiche ufficiali del Ministero dei trasporti.

Chi poteva servirsi di una ferrovia con orari di questo genere, servita da fumosi trenini con vetture dove se pioveva si doveva tenere l'ombrello aperto e dove l'illumina-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1959

zione era costituita da pochi lumini a petrolio? In compenso le due automotrici di cui la ferrovia disponeva, decorose vetture a carrelli di notevole capacità, adottate nel periodo della gestione commissariale governativa, giacevano abbandonate sui piazzali di Siracusa, anziché essere utilizzate per fare servizi più comodi ed economici come in tutte le altre aziende ferroviarie.

Ancora nel 1948, quando fu decisa la chiusura della linea, il treno arrivava a Vizzini solo il lunedì e il sabato.

Per i trasporti merci esisteva la sola tariffa a grande velocità, con la quale si chiedevano lire 18.000 per il trasporto di un carro con dieci tonnellate di asfalto da Ragusa a Siracusa: cioè, nel 1947, lire 18,60 per tonnellata-chilometro su un trasporto estremamente povero; e non si volle concedere alcuna riduzione alla società A.B.C.D. che aveva proposto di fornire un traffico assai rilevante ad una tariffa abbastanza alta, ma ovviamente non così esagerata.

Se lo Stato avesse allora istituito una gestione commissariale su questa ferrovia, come ha fatto per varie altre linee in concessione, i risultati sarebbero stati tali che non sarebbe mai stata messa in dubbio la necessità dell'ammodernamento. Ed è veramente strano che un tale provvedimento non sia stato adottato, poiché vi era già stata in passato una esperienza di questo genere che aveva dato risultati completamente positivi e aveva dimostrato la sicura vitalità della ferrovia; mentre fino dai primi anni di esercizio della linea era stato evidente il disinteresse della società concessionaria. Sarebbe anzi opportuno che fosse interpellato sul problema dell'ammodernamento anche l'alto funzionario che fu preposto per quattro anni alla ferrovia, il quale risiede qui a Roma, e che potrebbe esprimere un giudizio di particolare competenza: rivolgo in tal senso un invito all'onorevole ministro.

La gestione commissariale governativa ha risollevato in pochi anni le sorti della ferrovia circumetnea, ed io sono lieto di constatare che finalmente si è iniziato quel programma di ammodernamento di detta linea che le popolazioni da anni auspicavano e che fuga le apprensioni fino ad oggi esistenti per l'avvenire di questa ferrovia; ma nello stesso tempo non posso non rivendicare a maggior ragione, con un obiettivo confronto fra le due ferrovie, l'urgente approvazione del programma di ammodernamento per la Siracusa-Ragusa-Vizzini che assolverà nel modo più soddisfacente le seguenti funzioni di particolare im-

portanza sociale ed economica: a) comunicazioni a distanza, per la via più breve, fra le quattro province di Siracusa, Ragusa, Catania ed Enna, con particolare riferimento al collegamento celere fra Ragusa e Catania; b) comunicazioni di otto paesi della provincia di Siracusa e tre di quella di Ragusa fra loro, con i capoluoghi e con altri due centri della provincia di Catania (Vizzini, Licodia Eubea); c) comunicazioni di carattere suburbano, a traffico molto intenso, fra Siracusa e i due centri vicini di Floridia e Solarino; d) collegamento del porto di Siracusa con i centri dell'interno e con le industrie ragusane; e) trasporti merci, di notevolissima entità, per gli stabilimenti industriali; f) trasporto della forte produzione agrumaria ed ortofrutticola della zona e dei fertilizzanti; g) trasporto di collettame, bagagli e merci nell'interesse dei numerosi centri serviti.

Dal 1938 ad oggi la situazione del traffico merci è ulteriormente migliorata, in senso relativo e assoluto, a favore della Siracusa-Ragusa-Vizzini, essendo sorte recentemente a Ragusa e a Siracusa molte nuove industrie, fra le quali particolarmente il gruppo della società A.B.C.D. di Ragusa (cementificio, petrochimica e miniere di asfalto) ha grande importanza per il traffico della ferrovia suddetta, potendo fornire quotidianamente ad essa ingenti trasporti facilmente acquisibili rispetto agli autotrasporti.

Vi sarebbe ancora molto da dire sulla ferrovia Siracusa-Ragusa-Vizzini, citando cifre e dati tecnici ed economici a documentazione dell'istanza di ammodernamento: ma preferisco non dilungarmi più oltre sul problema in questa sede, limitandomi a sottolineare come sulla necessità di questo ammodernamento non possano esservi ormai dubbi o riserve, in quanto la ferrovia iblea richiede una sovvenzione contenuta entro i limiti di legge (legge 2 agosto 1952, n. 1221) e non può essere contestata la sua particolare importanza sociale.

Ho fiducia che l'onorevole ministro non vorrà negare alla mia regione ciò che è stabilito per legge e che è stato già concesso a tutte le altre, e quindi chiedo che la ferrovia Siracusa-Ragusa-Vizzini sia inclusa fra le linee da ammodernare con i sei miliardi stanziati adesso come secondo finanziamento per la legge 2 agosto 1952, n. 1221; nel contempo mi riservo di illustrare ancora il problema personalmente all'onorevole ministro con altri dati e di discuterne con lui gli aspetti particolari, soprattutto in relazione alla gestione della linea che indubbiamente non potrà es-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1959

sere ancora affidata all'attuale società concessionaria dopo le passate esperienze.

Faccio rilevare che sui fondi del prestito in corso sono stati assegnati alle ferrovie in concessione 14 miliardi e 250 milioni e che di questa cifra sono toccati alla Sicilia, per la parte già impegnata specificamente, solo 108 milioni, ossia lo 0,76 per cento dell'importo totale; e per di più per completare una linea che non è neppure in concessione ma delle ferrovie dello Stato e che ha importanza puramente locale. Poiché la Sicilia ha una popolazione che rappresenta il 10 per cento di quella italiana complessiva e non ha beneficiato di nessuno stanziamento con i primi 18 miliardi della legge n. 1221, mi sembra di chiedere solo un atto di giustizia sollecitando questo ammodernamento della ferrovia Siracusa-Ragusa-Vizzini: per esso si richiede allo Stato uno stanziamento di lire 1.315.000.000, che, sommato ai già citati 108 milioni per la linea Alcantara-Randazzo, porta ad un totale di investimenti in Sicilia che corrisponde esattamente al 10 per cento dei fondi attualmente messi a disposizione del settore delle ferrovie concesse.

Anche sotto questo aspetto vi sono quindi tutti gli elementi perché la mia richiesta venga accolta (se ciò non avvenisse dovrei necessariamente convincermi che il rifiuto dipenderebbe solo da una deliberata ostilità verso la Sicilia).

Parallelamente all'ammodernamento della ferrovia Siracusa-Ragusa-Vizzini è necessario che si provveda ad attuare radicali miglioramenti per migliorare la ferrovia statale Catania-Vizzini-Caltagirone.

Attualmente il servizio su questa ferrovia è deficientissimo, sia per le condizioni del binario, sia per i mezzi impiegati e per gli orari poco rispondenti alle necessità del pubblico.

La velocità commerciale, anche delle automotrici, è troppo bassa: due ore e mezzo per superare i 91 chilometri da Catania a Caltagirone corrispondono a 36 chilometri-ora: davvero troppo poco, specialmente con stazioni a quasi otto chilometri l'una dall'altra.

Bisogna che il percorso Catania-Caltagirone possa essere coperto in un'ora e mezzo e bisogna offrire al pubblico altro materiale rotabile, se si vuole che il traffico ritorni alla ferrovia. Chiedo quindi che si provveda al più presto a sostituire l'armamento di questa linea, vecchissimo e consunto, adottando rotaie da 46 chilogrammi per metro lineare (sia pure di recupero da linee principali), saldate in campate abbastanza lunghe, e che si provveda pure ad adeguare il binario a più alte

velocità mediante miglioramento anche dei raccordi parabolici e della sopraelevazione delle curve. Nello stesso tempo chiedo che il servizio viaggiatori sia svolto con automotrici di nuovo tipo, adatto alle notevoli pendenze della linea.

Bisogna inoltre che le ferrovie dello Stato si convincano che anche in Sicilia devono essere gli orari dei treni ad adeguarsi alle necessità del pubblico e non i viaggiatori ad adattarsi ad orari irrazionali che non trovano giustificazioni in effettive necessità dell'esercizio. Mi pare che i treni siano distribuiti piuttosto male nelle diverse ore della giornata, oltre ad essere stati eccessivamente ridotti con l'orario vigente; ed anche ciò non contribuisce certamente ad aumentare il traffico.

Segnalo pure la necessità di istituire alcune tariffe locali di concorrenza e di dotare tutte le stazioni di illuminazione elettrica, essendo veramente uno spettacolo penoso, ancora troppo frequente in Sicilia, viaggiare di sera trovando continuamente stazioni a malapena rischiarate da due lanterne a petrolio; quando magari a poche decine o centinaia di metri di distanza vi sono stabilimenti industriali che illuminano a giorno la zona (ad esempio San Paolo di Noto e Motta Santa Anastasia).

Altra linea che necessita di miglioramenti notevoli è la Caltagirone-Dittaino. Con il nuovo orario del 31 maggio scorso qualcosa è stato fatto finalmente per perfezionare le coincidenze sul tratto Piazza Armerina-Dittaino; ma molto resta ancora da fare, soprattutto sul tronco Caltagirone-Piazza Armerina, dove il servizio è assolutamente insufficiente.

So benissimo che purtroppo le ferrovie dello Stato non intendono potenziare questa linea, perché è l'unico tronco a scartamento ridotto che esse hanno nella Sicilia orientale e quindi rappresenta per esse un'eccezione di cui vogliono disfarsi. D'altra parte la soppressione della linea, cui tenderebbe la direzione delle ferrovie, non può essere accettata dalle popolazioni della zona, per le quali questa ferrovia, anche se a scartamento ridotto, determina un collegamento indispensabile e insostituibile.

Così stando le cose, l'avvenire di questa ferrovia è oggi praticamente legato a quello della Siracusa-Ragusa-Vizzini, in quanto la unica concreta prospettiva di razionale ammodernamento e conseguente risanamento economico di essa consiste nell'unificazione con la ferrovia iblea sotto unica gestione, mediante l'impianto di una terza rotaia per lo

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1959

scartamento ridotto sul tronco normale Vizzini-Caltagirone, come del resto era previsto dal progetto di costruzione.

Si avrebbe così una efficiente ed organica rete ferroviaria che collegherebbe direttamente e celermente la provincia di Enna con Siracusa e Ragusa; rete che avrebbe un'eccezionale importanza commerciale e turistica, e che in un secondo tempo potrebbe essere opportunamente completata con una diramazione di 17 chilometri che raggiungesse direttamente la stazione di Enna dalla zona di Grottacalda attraverso Pergusa, riducendo così di 26 chilometri le comunicazioni da Caltagirone verso Enna, Caltanissetta e Palermo, con eliminazione della ripida discesa nella Valle del Dittaino e della successiva risalita fino alla stazione di Enna.

Il problema è troppo vasto e importante per poter essere trattato esaurientemente in questa sede nel poco tempo a disposizione: ho voluto comunque accennarne le linee generali per sottolineare la necessità che le comunicazioni ferroviarie di tutta questa zona siano al più presto adeguate alle nuove esigenze che l'evoluzione oggi in atto in tutta la Sicilia determina.

Bisogna che tutti si convincano, anche e soprattutto qui a Roma, specialmente negli uffici ministeriali, che anche la Sicilia è Italia e che per questo ha diritto, anche per i trasporti ferroviari, a disporre di quei servizi che le altre regioni già hanno o stanno attrezzando con le provvidenze dello Stato. Se la maggior parte di questi servizi in Sicilia oggi non risponde tecnicamente ed economicamente, ciò dipende dal fatto che finora lo Stato non si è curato di adeguarli alle esigenze del progresso, che non cammina solo sulle strade ma anche, e non meno, sulle rotaie. Per questo lo Stato non deve trarre oggi motivo dalla propria negligenza passata per imporre, con la soppressione e lo smantellamento delle linee ferroviarie, nuovi sacrifici alle popolazioni delle zone più povere, anche come disoccupazione, perché da questi possano trarre ulteriori vantaggi le zone più ricche e fortunate, il cui diffuso benessere si riflette ovviamente sui risultati economici dei pubblici servizi.

I problemi che ho prospettato si possono tutti risolvere con un minimo di buona volontà, perché le spese relativamente modeste che si richiedono saranno compensate da maggiori risanamenti economici e da molti altri benefici. Sono quindi certo che le mie richieste non cadranno nel vuoto, anche perché il Governo saprà ben valutare la necessità di

non deludere più oltre le aspettative delle popolazioni siciliane. (*Applausi al centro*).

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

GRANATI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, verso la metà dello scorso mese di maggio sono state discusse dalle competenti Commissioni (lavoro e trasporti) tre proposte di legge riguardanti la nota questione dell'estensione delle norme di equo trattamento al personale degli autoservizi extra-urbani. Due di quelle proposte erano favorevoli all'estensione, la terza contraria. All'inizio di questo mio intervento mi soffermerò appunto su tale questione, sia perché, a mio avviso, il problema rappresenta oggi una delle chiavi di volta della politica dei pubblici trasporti in concessione, sia per verificare l'atteggiamento del Governo sulla questione e valutarne quindi il significato e l'indirizzo.

Delle due proposte di legge favorevoli all'estensione delle norme di equo trattamento al personale degli autoservizi extra-urbani — fra le quali norme particolare rilievo ha il diritto alla stabilità d'impiego, già previsto per i dipendenti degli altri servizi di trasporto in concessione — l'una reca le firme degli onorevoli Santi e Novella, l'altra dell'onorevole Vito Scalia e di altri deputati democristiani.

Le ragioni per cui i lavoratori addetti agli altri servizi di trasporto in concessione godono delle norme di equo trattamento sono note; si tratta cioè di pubblici servizi, il cui fine preminente è il pubblico interesse, che si esprime e nelle esigenze sociali cui un servizio di pubblico trasporto deve soddisfare e nella garanzia, sicurezza, efficienza, continuità che il suddetto servizio deve contenere quali suoi requisiti necessari e funzionali.

Tali esigenze, però, possono essere soddisfatte soltanto se preliminarmente rispettate nel trattamento dei lavoratori addetti a questi servizi ed espressamente contemplate nei loro rapporti di lavoro. Di qui le norme di equo trattamento, che non prevedono soltanto diritti, ma anche tutta una serie di particolari doveri per i lavoratori, contenuti in un disciplinare particolarmente rigoroso.

Queste norme sono operanti per tutti i dipendenti dei servizi di pubblico trasporto salvo che per i dipendenti delle autolinee extra-urbane.

Questa situazione avrebbe potuto essere spiegabile, se non giustificabile, 15 anni addietro, allorché gli autoservizi extra-urbani avevano scarso peso e limitata importanza, disponendo di appena 87 mila chilometri di

linee-esercizio. Ma oggi tale indice è salito a 513 mila chilometri e le suddette linee nel 1958 hanno trasportato ben 874 milioni di viaggiatori.

Le ragioni di pubblico interesse che sono alla base delle norme di equo trattamento per gli addetti agli altri tipi di servizi di pubblico trasporto in concessione sono, perciò, altrettanto valide per quanto riguarda il personale degli autoservizi extra-urbani, sia per l'imponente espansione che essi hanno avuto in questi ultimi anni, sia, e soprattutto, per il modo tumultuoso e caotico con cui questo sviluppo è avvenuto e tuttora avviene.

Su queste premesse si fondavano appunto le proposte di legge Santi-Novella e Scalia ed altri.

Ad un osservatore superficiale e disattento — disattento soprattutto alle forze e agli interessi in gioco sul terreno della politica dei trasporti — poteva sembrare, sia per le ragioni incontestabili su cui si fondano i due progetti, sia per il fatto che l'esame dei nomi dei parlamentari proponenti faceva presagire una facile maggioranza precostituita — la proposta Scalia, porta, fra gli altri, anche il nome dell'onorevole Colasanto, attuale sottosegretario ai trasporti — che il problema in questione si avviasse ormai ad una rapida soluzione.

Le cose stavano ben diversamente, come è stato poi confermato dai fatti. Innanzi tutto bisogna ricordare che malgrado una delle due proposte di legge fosse stata presentata da deputati democristiani, altri deputati democristiani presentarono una terza proposta di legge, profondamente divergente nel contenuto e nelle finalità dalle prime due; per cui si sono contrapposte da una parte due proposte di legge, una democristiana e un'altra socialista e comunista, e dall'altra una proposta di legge anch'essa democristiana.

È questo un avvenimento, se non unico, molto raro che da se stesso sta a testimoniare quale impegno, quali forze, quali interessi siano in gioco sul problema dell'estensione delle norme di equo trattamento, al punto che, pur essendovi una proposta di parte democristiana, oltre quella di nostra parte, a tutela delle legittime rivendicazioni dei lavoratori delle autolinee, altri deputati democristiani non hanno esitato a contrapporsi ufficialmente e clamorosamente ai loro colleghi di gruppo e di partito pur di portare avanti e sostenere quelle posizioni che, in definitiva sono quelle dell'A.N.A.C. (Associazione padronale delle autolinee), aderente alla Confindustria, posizioni che, notoriamente, re-

spingono le richieste di sistemazione giuridica dei propri dipendenti.

Che le cose stessero così è facilmente dimostrabile. Dopo la riunione delle Commissioni riunite, avvenuta a metà maggio, doveva tenersi la successiva riunione il 21 maggio; ma questa riunione venne rinviata a data da destinarsi e solo dopo due mesi la discussione è stata ripresa. All'inizio del mese di luglio è avvenuto un fatto che ritengo decisamente chiarificatore: un comunicato del Ministero dei trasporti nel quale, tra l'altro, è precisato l'orientamento contrario dello stesso Ministero all'estensione dell'equo trattamento ai dipendenti delle autolinee extra-urbane.

Noi, in Commissione, abbiamo già definito questo comunicato inopportuno, non corretto perché emesso proprio a pochi giorni di distanza dalla riunione della Commissione per discutere del problema; inoltre è un provvedimento grave per la sostanza della posizione assunta. Tale posizione veniva ribadita in apertura di discussione dal sottosegretario per i trasporti, onorevole Fanelli, e condivisa pienamente dal sottosegretario per il lavoro.

Noi ci domandiamo che cosa succede. Abbiamo una proposta di legge Santi e Novella, cioè dell'opposizione, ma abbiamo anche analoga proposta firmata dagli onorevoli Scalia, Storti, Donat-Cattin, Cappugi, Gitti, Calvi, Zanibelli, Armato, Azimonti e Colasanto, attuale sottosegretario; vi è tutto lo schieramento della C.I.S.L. Che cosa succede per cui il Governo non prende una posizione favorevole, bensì contraria, di rottura, fino a sconfinare sul terreno della non correttezza nei confronti del Parlamento? Il fatto è che nell'attuale situazione questa proposta può rappresentare una chiave di volta nella politica dei trasporti. Questa proposta pone in termini decisi un problema di scelta nella politica dei trasporti, perché essa affronta al fondo uno dei temi principali della politica dei trasporti e della concorrenza fra le autolinee e gli altri servizi di trasporto in concessione: il problema dell'equiparazione dei costi.

Infatti l'estensione dell'equo trattamento al personale dei servizi extra-urbani crea le condizioni dirette e immediate per portare il livello delle condizioni economiche di questa categoria all'altezza delle condizioni economiche delle altre categorie dei pubblici trasporti in concessione e quindi provoca l'equiparazione dei costi del personale, che copre gran parte del costo di esercizio dei pubblici trasporti.

Infatti, comunemente l'industria dei trasporti è definita industria di uomini e non di

capitali; in effetti, nei servizi di pubblico trasporto, la spesa per il personale incide, a seconda del tipo del servizio, dove per il 55 per cento, dove per il 60, dove per il 70 per cento, con questa indicazione: che quanto più il servizio è imponente e complesso, tanto più la spesa per il personale aumenta, non proporzionalmente ma progressivamente.

Quando un autista di una filovia extra-urbana percepisce, ad esempio, il 30 per cento in più come salario e come indennità rispetto all'autista di una linea di autoservizi extra-urbani, è facile immaginare cosa succede sul terreno della concorrenza ai danni di quella filovia extra-urbana. Esiste infatti una differenza di trattamento economico che oscilla dal 20 al 30 per cento in meno per il personale delle autolinee extra-urbane nei riguardi del personale degli altri servizi di trasporto che si trovano appunto in situazione di concorrenza con le autolinee extra-urbane. Tutto questo, senza parlare della drammatica questione dell'orario di lavoro. Mentre gli altri servizi, specialmente quelli più complessi, hanno realizzato — e questo va ascritto a merito dei lavoratori — un orario di lavoro di 7-7,20 ore al giorno, invece nelle autolinee extra-urbane (a parte la famosa questione del « nastro lavorativo »), si osserva un orario di lavoro veramente massacrante.

Così si spiega, anche se non totalmente, per lo meno nella gran parte, la tanto decantata economicità dei servizi di autolinee extra-urbane, in polemica con l'antieconomicità degli altri servizi di trasporto; così si spiega la decantata autosufficienza di questi servizi; e così si spiega, in uno con l'adozione di tariffe elevatissime, l'aumento vertiginoso dei profitti di queste aziende.

Ma questa economicità, questa autosufficienza, questa lodevolissima e sbandieratissima mancanza di richieste di sussidio allo Stato, viene pagata — e pagata duramente — dai lavoratori. Questa decantata economicità si realizza sulle spalle dei lavoratori, sul loro salario, sul loro fisico, sulla loro libertà. È pagata dai lavoratori della S.I.T.A., obbligati a rimanere, a causa dell'interpretazione padronale della legge, per 15 ore al giorno a disposizione dell'azienda; è pagata non solo in termini di differenza di salario, ma in moneta di libertà, da quell'organizzatore sindacale dalla S.I.T.A. trasferito da Pisa in Sardegna, e quindi costretto a licenziarsi; o, come nella mia provincia di Salerno, da quell'autista della S.I.T.A. che, siccome aveva scioperato, è stato trasferito da Salerno, dove abita con la famiglia, a Sacco, nel lontano Cilento, il che

equivale praticamente a un trasferimento dal continente in Sardegna. E questa decantata economicità viene pagata duramente dagli utenti, obbligati a pagare tariffe veramente esose.

Il Governo avalla questa situazione, la sostiene, si batte per essa, per essa si schiera contro numerosi parlamentari del proprio partito; per essa emette un proprio comunicato inteso evidentemente a confondere e ad intimidire i parlamentari del proprio partito, che sono di avviso contrario, prima che si inizi l'effettiva discussione in Parlamento. Altro che politica democratica, moderna, illuminata, quella del Ministero dei trasporti!

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. La materia rientra nella sfera della competenza del Ministero del lavoro.

Comunque, mi piace precisare che, vista la volontà dei parlamentari componenti la Commissione, il Governo si è impegnato a riesaminare la materia. Quindi smetta i toni drammatici!

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. La legge sull'equo trattamento, così come è, è applicabile sì e no al dieci per cento delle autolinee extra-urbane: infatti può essere applicabile solo alle aziende con almeno 25 dipendenti. Non può parlare di estensione se ella non conosce i termini della legge.

Così com'è la legge non è applicabile, e noi abbiamo sempre detto che il problema va esaminato per trovare una soluzione che raggiunga gli effetti voluti. Non si può arrivare alla estensione pura e semplice, perché la legge non è applicabile e se dovesse essere applicabile non lo potrebbe che per il dieci per cento.

Ora, voi esprimete il vostro parere, il Governo esprimerà il suo e il Parlamento deciderà. È inutile drammatizzare la situazione e parlare di scorrettezze. Qui siamo tutte persone corrette!

GRANATI. Ella non è aggiornato sulla proposta di legge presentata.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Ella ha parlato di scorrettezze! Sono aggiornato!

GRANATI. La proposta di legge Santi-Novella prevede appunto l'abbassamento del numero da 25 a 5 proprio per evitare che gran parte delle aziende in concessione...

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Allora non è estensibile!

GRANATI. ...possano rimanere incluse dalla estensione delle norme sull'equo trattamento...

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1959

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Le proposte di legge si fanno con principi ispiratori che possano essere applicati.

GRANATI. Il fatto è questo, che in pratica con quella presa di posizione del Governo in effetti si è sostenuto un servizio la cui economicità è determinata essenzialmente da bassi salari, da situazioni di grave sfruttamento, dal soffocamento talvolta assoluto delle libertà dei lavoratori. Sottolineato il significato del dibattito sull'equo trattamento, onorevoli colleghi, il significato che noi diamo e che noi individuiamo nella posizione del Ministero dei trasporti su questa questione, da esso, a nostro avviso, chiaramente si evince la duplice via sulla quale si muove il Governo in materia di politica dei trasporti e che rappresenta la direttiva generale del Ministero dei trasporti: una linea intesa a creare e sostenere condizioni di sempre maggiore favoritismo all'iniziativa privata, una linea cioè che io definirei di sempre maggiore privatizzazione di un servizio che per sua natura è pubblico, e una linea ancora di attacco alle richieste dei lavoratori ed alle loro posizioni, ed ai diritti da essi acquisiti. Son due linee che ovviamente coincidono nella sostanza e nel fine. Così come si afferma e si esalta l'economicità di un servizio di trasporti in effetti sulle spalle dei lavoratori, per la stessa ragione si tende ovviamente a scaricare in primo luogo sulle spalle dei lavoratori le conseguenze della crisi degli altri servizi di trasporto.

Infatti, onorevoli colleghi, noi abbiamo avuto e abbiamo in questo periodo una situazione sindacale particolarmente acuta, particolarmente tesa in questo settore. Ricordiamo il tentativo di affermare una posizione di vero e proprio blocco dei salari in occasione del rinnovo del contratto di categoria per i ferrotramvieri, posizione battuta da una lunga e dura lotta dei lavoratori. Ricordiamo il tentativo di limitare e stroncare la pratica degli accordi aziendali, tipico strumento per fronteggiare e risolvere particolari questioni dei lavoratori di categoria. Ricordiamo alcune vertenze di estrema gravità, quella dell'« Atac » di Roma, quella di Cagliari, di Catania, della circumvesuviana di Napoli dove l'assunzione di gestione da parte dell'I.R.I. ha coinciso con il dimezzamento delle paghe ai lavoratori degli appalti.

Qual è stato l'atto di maggiore rilievo politico compiuto in questo periodo di grave acutizzazione sindacale da parte del Ministero dei trasporti? Un intervento assurdo, illegale, inteso a limitare arbitrariamente il diritto di sciopero dei lavoratori dei trasporti.

È mio dovere leggere alla Camera un documento che è in mio possesso, documento che è un ordine di servizio della società catanese autofilovie: « Ordine di servizio n. 18/1959 del 4 aprile 1959, per comunicare al dipendente personale che l'onorevole Ministero dei trasporti, informato dalle autorità locali in ordine alle manifestazioni di sciopero senza preavviso attuate dal personale di questa società, ha precisato fra l'altro ai fini dell'esatta determinazione delle responsabilità quanto segue: 1) non può giuridicamente riconoscersi azione di sciopero là dove vi sia attività contraria alla legge, come nei casi di sciopero a scacchiera e a singhiozzo, di ostruzionismo, di sabotaggio e simili. Ne consegue che lo sciopero può considerarsi legittimo quando solamente dal suo inizio sia stato dato un ragionevole preavviso; 2) a parte poi la circostanza che in mancanza del preavviso il datore di lavoro non sarebbe in grado di conoscere se l'assenza dal lavoro sia da considerare una astensione per sciopero oppure (ascoltate, onorevoli colleghi) assenza casuale di una pluralità di dipendenti, è da aggiungere che il preavviso, specie nei pubblici servizi di trasporto, è elemento indispensabile, in quanto trattandosi di servizi che soddisfano esigenze di carattere collettivo, ecc., non si ripercuote soltanto sul datore di lavoro, ma si riflette anche sugli utenti, cioè sui terzi estranei al conflitto tra datore di lavoro e lavoratori e pertanto come tale esso si concreta in un comportamento che non soltanto resta fuori delle leggi ma contravviene alla legge stessa ».

Noi, signor ministro, eleviamo la nostra protesta per un atto di questo genere, per un atto che rappresenta un gravissimo attacco ai diritti e alle libertà fondamentali dei lavoratori, per un atto con cui arbitrariamente sul terreno della più aperta illegalità il Ministero si arroga in sostanza il diritto di interpretare ed applicare l'articolo 40 della Costituzione. È un attacco frontale ed illegale che il Ministero ha voluto portare contro i lavoratori. Vi sono dei lavoratori a Biella licenziati in conseguenza di questa circolare. Abbiamo ancora altri esempi per chiarire con la dovuta efficacia questo disegno politico di attacco alle posizioni dei lavoratori.

E non renderemmo con la dovuta efficacia e chiarezza l'atteggiamento ostile e contrario ai lavoratori del Ministero dei trasporti, che molto spesso opera in feconda collaborazione su questo terreno col Ministero del lavoro, se non sollevassimo qui una questione molto grave che, costretti a trattare genericamente per ragioni di tempo, ci ripromettiamo di pre-

sentare nei prossimi giorni in forma di interpellanza. Mi riferisco al problema della direzione generale della motorizzazione civile, e in particolare all'atteggiamento da essa assunto di fronte alle questioni dei lavoratori. Non vi è vertenza, non vi è questione riguardante il personale di qualsiasi genere che non venga affrontata e discussa dal Ministero dei trasporti sul terreno della completa interpretazione padronale. Le organizzazioni quando vanno a discutere presso il Ministero dei trasporti si trovano di fronte quasi sempre sullo stesso piano l'associazione padronale e il competente funzionario.

Mi permetto di preannunziare per i prossimi giorni un passo ufficiale delle organizzazioni sindacali su questa questione presso il ministro. Bisogna vederci chiaro nella direzione generale della motorizzazione ed io come parlamentare della provincia di Salerno ho particolari ragioni e motivi di interesse immediato per chiedere al ministro dei trasporti che sia fatta luce sull'attività della direzione generale della motorizzazione civile.

Abbiamo avuto a Salerno un caso clamoroso nei giorni scorsi, riguardante la « Sometra », la più grande azienda filoviarica a rete extra-urbana d'Italia. Questa azienda, signor ministro, da tempo aveva richiesto un aumento delle tariffe; contro questo aumento si erano schierati i lavoratori interessati e gli utenti. Vi furono allora grandi manifestazioni popolari di piazza, con gli inevitabili (purtroppo !) scontri con la polizia e i conseguenti fermi ed arresti. Dopo alcuni mesi, la « Sometra », ritornò alla carica per ottenere l'aumento delle tariffe. Il sindaco e il prefetto di Salerno, preoccupati per la piega che la situazione avrebbe potuto assumere, tentarono di trovare un punto di incontro, un compromesso. La « Sometra », si convinse a richiedere un parziale aumento delle tariffe, riducendo cioè le precedenti pretese, a condizione però che la società ritirasse la proposta del licenziamento di 32 dipendenti che nel frattempo era stato disposto dall'azienda. Questo parere venne dato al Ministero dei trasporti dal Ministero dell'interno. A parte ogni considerazione su quella che potrebbe essere la competenza del Ministero dell'interno nel dare un parere su un provvedimento concernente il Ministero dei trasporti, rimane il fatto che quest'ultimo emanò allora un provvedimento con cui si addiveniva all'aumento delle tariffe, a condizione però che venisse revocato il licenziamento di 32 dipendenti.

Che cosa accadde? Accadde un fatto veramente scandaloso: l'aumento andò in vigore,

ma dopo 48 ore il Ministero dei trasporti modificò il provvedimento, mantenendo l'aumento delle tariffe e cancellando la condizione della revoca del licenziamento dei dipendenti della « Sometra ».

Non è un fatto scandaloso questo? Non è un fatto vergognoso? Queste notizie mi sono state fornite nel corso di riunioni ufficiali dal dirigente compartimentale di Napoli lunedì mattina, ed alla riunione era presente anche l'onorevole Cacciatore, oltre ad una delegazione di ferrotranvieri.

Onorevole ministro, è necessario fare luce sull'attività della direzione generale della motorizzazione civile, e anche per un'altra ragione. Nell'estate scorsa vennero improvvisamente trasferite alcune concessioni di autolinee dalla « Sometra », alla S.A.S.; da notare che queste linee erano extra-urbane ed avevano la stessa percorrenza della linea filoviarica, cioè il servizio di autolinea si svolgeva sulla stessa strada percorsa dalla rete filoviarica.

I lavoratori reagirono violentemente a questo provvedimento, preoccupati per le conseguenze di uno spezzettamento dell'azienda, e si rifiutarono di consegnare i pulmann alla nuova società. Da qui, manifestazioni di piazza e scontri con la polizia.

Nella mia qualità di parlamentare della provincia, fissai un incontro con i rappresentanti della direzione generale della motorizzazione civile, per tentare di risolvere la questione.

Onorevoli colleghi, quelli di voi che si interessano ai problemi dei trasporti in concessione, sanno che un'autolinea extra-urbana è più economica, cioè rende di più, di una filovia extra-urbana, specie quando vi sia la stessa percorrenza o quando la percorrenza sia lunga, come ad esempio, nel caso specifico, quella Salerno-Pompei.

Ebbene, la direzione generale della motorizzazione civile obiettò che la filovia su quella linea era attiva, mentre l'autolinea era passiva. Caso unico in Italia! Il fatto è che l'autolinea era attivissima prima ed ancor più lo è oggi con l'altra società. Ma, non è finita. Ad un certo punto, la direzione generale della motorizzazione mi fa sapere che il provvedimento è stato preso su suo suggerimento.

A questo punto qualche collega potrà obiettarmi che se questa autolinea era attiva e la concorrente filovia certamente non lo era (sappiamo quali sono i coefficienti delle filovie extra-urbane), come va che l'azienda « Sometra » ha ceduto la sua concessione per l'autolinea all'altra società? E qui viene fuori

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1959

la questione grossissima. La nuova società è composta dallo stesso gruppo finanziario e dalle stesse persone che hanno in mano la « Sometra ». Qual è la conseguenza? Questa: che aumentano i profitti sull'autolinea, la Salerno-Pompei, e contemporaneamente aumenta il disavanzo per l'analoga linea filoviaria. Ma il disavanzo della filovia è coperto dallo Stato con le integrazioni di bilancio. Contemporaneamente lo stesso gruppo finanziario intasca milioni e milioni di profitti con l'autolinea concorrente.

Abbiamo provato alla direzione generale della motorizzazione civile lo stato di concorrenza tra quella autolinea e la linea filoviaria, perché la legge prevede la revoca della concessione quando vi sono patenti e clamorose situazioni di concorrenza verso linee sovvenzionate dallo Stato. Ci è stato risposto che poteva, sì, revocarsi la concessione per una situazione di concorrenza; però la parte competente ad avanzare la richiesta di revoca doveva essere l'azienda danneggiata, la « Sometra » ...la quale naturalmente la revoca non la chiede.

Signor ministro, la concessione scade il 31 luglio. Noi ci auguriamo che questo scandalo non si ripeta e non si rinnovi.

Accenno infine brevemente ad un tema che è stato ampiamente trattato dagli onorevoli colleghi che sono intervenuti nel dibattito, un tema che è stato oggetto di grandi e vigorose azioni dei lavoratori dalla liberazione ad oggi: la lotta contro la smobilitazione delle ferrovie in concessione e per il loro ammodernamento. La famosa legge n. 1221 — che venne definita dall'onorevole Malvestiti l'ultimo tentativo per salvare questi servizi, dopo di che si poneva in alternativa la soluzione della nazionalizzazione — si avvia al suo esaurimento. Nella relazione di minoranza degli onorevoli Lombardi e Bogoni si afferma che praticamente il tentativo è fallito; quindi oggi dobbiamo realizzare l'alternativa sulla quale tutti eravamo d'accordo; si sono create, cioè, le condizioni per una immediata azione di nazionalizzazione delle ferrovie in concessione. Noi siamo d'accordo con questa impostazione: riteniamo che sia urgente, in riferimento alla situazione che si è determinata nei trasporti, dar luogo ad una politica effettiva e concreta di nazionalizzazione.

Però stiamo attenti: una politica di nazionalizzazione delle ferrovie in concessione non può essere cosa divisa da una politica concreta ed efficiente di ammodernamento, perché non ci capiti di nazionalizzare quello che poi con formula vecchia per le ferrovie dello Stato

e nuova per quelle in concessione chiameremo rami secchi, che poi verrebbero liquidati. Noi abbiamo cioè la preoccupazione che si possa determinare una fase di assenza di non intervento, di rinuncia sulla politica di ammodernamento delle ferrotramvie in concessione. Noi comunque vogliamo ricordare che la legge n. 1221 non era voluta dalle aziende che poi ne hanno beneficiato, tanto che si rifiutarono di presentare i progetti nei termini previsti dalla legge. La n. 1221 fu anche frutto della lotta dei lavoratori; fra l'altro ricordiamo la lotta dei lavoratori della sud-est, i quali imposero alla direzione di quella ferrovia di presentare il progetto per l'ammodernamento. Le aziende concessionarie, infatti, erano comodamente sistemate in regime di sussidi integrativi di esercizio; è evidente che una volta che sono state costrette a passare sul terreno della n. 1221, anche lì hanno sviluppato una politica di trasporto speculativa e affaristica.

Non è assolutamente vero quello che dice l'onorevole Marzotto quando afferma che le aziende concessionarie stanno male, che lavorano in perdita, che praticamente ci rimettono. Noi sappiamo con esattezza che miliardi sono andati a finire nelle tasche di queste aziende concessionarie per ammodernamenti non fatti o fatti con ritardo o magari realizzati con vecchi macchinari presentati e valutati come materiale nuovo. Il fatto è un altro: questa legge è stata controproducente, ha creato una grave situazione di speculazione, di affarismo, per il modo col quale è stata applicata. Perché, come giustamente diceva il collega Marchesi, l'esecuzione dell'opera di ammodernamento non è stata controllata dallo Stato. Perché si sono lasciati dei miliardi nelle mani dei privati e non si è chiesto il rispetto dei termini, delle condizioni dell'ammodernamento, pena la revoca della concessione? Perché la politica di ammodernamento non è stata accompagnata da un maggiore regime di pubblicizzazione di queste aziende?

Noi sosteniamo che la politica per la nazionalizzazione è una politica giusta, necessaria, insostituibile, che la grande rivendicazione democratica della nazionalizzazione dei servizi di trasporto è una rivendicazione anch'essa necessaria, insostituibile, ma sosteniamo nello stesso tempo che questa politica vada avanti di pari passo, anzi abbia come sua componente necessaria, una politica che consolidi e porti avanti l'iniziativa dell'ammodernamento intesa nel senso che ci siano somme destinate a questo scopo e che soprattutto tali somme non siano distolte da quella che è la loro effettiva e doverosa destinazione.

Onorevole ministro, onorevoli colleghi, ho voluto sottolineare, partendo da quelle che sono le posizioni ed i problemi concreti dei lavoratori, il disegno politico di attacco ai lavoratori, alla loro posizione, ai loro diritti che a mio avviso viene portato avanti dalla politica del Ministero dei trasporti, non solo perché questa politica ci preoccupa, ma anche e soprattutto per sottolineare che essa, proprio per il suo contenuto violentemente reazionario ed in profondo contrasto con le indicazioni democratiche che si levano dalla realtà politica e sociale del paese, dimostra che nel nostro paese esiste ormai un fatto nuovo di cui bisogna tener conto, di cui, prima di ogni altra cosa, bisogna tener conto anche nella politica dei trasporti: il peso determinante della forza e della lotta dei lavoratori interessati.

Vi è in Italia una forza decisiva per rovesciare la politica conservatrice del Ministero dei trasporti, e questa forza è costituita dai ferrotranvieri, dai dipendenti delle autolinee, dai ferrovieri, di cui hanno parlato i colleghi e compagni Marchesi e Degli Esposti. Oggi i lavoratori dei trasporti dimostrano grande combattività ed elevata maturità. Le loro rivendicazioni, le loro lotte sfociano nella spinta inarrestabile verso una effettiva politica dei trasporti nuova, democratica, moderna. Oggi queste forze, come dimostrano le ultime lotte, consolidano la loro compattezza, allargano la loro unità.

Gli obiettivi ed i disegni del Governo in materia di politica dei trasporti sono pericolosi e ci preoccupano. Ma noi abbiamo fiducia — e su questo siamo sicuramente tranquilli — che l'unità delle forze dei lavoratori in lotta e l'unità delle forze democratiche riusciranno a fermare questa politica, riusciranno a batterla e a capovolgere, riusciranno a portare avanti una politica effettivamente nuova, democratica, moderna. (*Applausi a sinistra — Congratulazioni*).

Autorizzazione di relazione orale.

PRESIDENTE. La Commissione speciale incaricata dell'esame del disegno di legge: « Interventi in favore dell'economia nazionale » (*Urgenza*). (1409) ha deliberato di chiedere, nella sua odierna seduta, di riferire oralmente alla Camera.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Il provvedimento sarà iscritto all'ordine del giorno di domani.

Si riprende la discussione.

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

CAIAZZA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, desidero richiamare l'attenzione della Camera e del Governo sullo stato della linea ferroviaria faentina, che collega Firenze con Faenza e Ravenna.

La linea, distrutta per gli eventi bellici, non è stata ancora ricostruita e ripristinata integralmente. Il tratto Firenze-San Piero a Sieve, lungo 29 chilometri, in pratica è stato come reciso, perché, nonostante voti, promesse ed assicurazioni, non è ancora stato ricostruito integralmente. Si è preferito sostituirlo con la più lunga linea Firenze-Pontassieve-Borgo San Lorenzo-San Piero a Sieve, di complessivi 59 chilometri.

È vero che la linea non è Firenze-San Piero a Sieve, ma Firenze-Ravenna; resta il fatto, però, che da Ravenna, giunti a San Piero a Sieve, anziché proseguire per la via più breve e diretta che conduce a Firenze con percorso di appena 29 chilometri, occorre deviare per Borgo San Lorenzo e Pontassieve, allungando il percorso di 21 chilometri.

Alle numerose proteste dei comuni del Mugello interessati al ripristino integrale della linea, con la ricostruzione del tratto finale San Piero a Sieve-Firenze, l'amministrazione ferroviaria ha creduto di potere momentaneamente ovviare con facilitazioni di carattere amministrativo sul prezzo del biglietto per il trasporto dei passeggeri, in forza delle quali i viaggiatori, pur facendo il tratto più lungo, pagano il biglietto del tratto più corto non ancora ricostruito.

Il provvedimento, quanto mai opportuno, va apprezzato, ma solo come rimedio momentaneo per evitare altri disagi alla popolazione della zona già duramente colpita per le distruzioni della guerra. Ma esso non tiene conto del fattore tempo, che pure ha un valore. Gli operai, gli studenti, tutta la popolazione che abbia bisogno di spostarsi per ferrovia da San Piero a Sieve a Firenze, sono costretti ad impiegare oggi un tempo quasi doppio. Questo solo basterebbe a sottolineare l'incidenza negativa che la situazione attuale ha sulle necessità della zona.

Ma vi è di più. Vi è l'aspetto sociale ed economico del Mugello che esige la ricostruzione integrale della vecchia linea faentina, e vi è una necessità di ordine più generale.

La linea Ravenna-Firenze è una delle poche linee secondarie che tagliano trasversalmente per buona metà il paese per colle-

gare l'Adriatico al Tirreno attraverso la grande linea Firenze-Livorno. Dato il meraviglioso sviluppo industriale di Ravenna e l'importanza del porto di Livorno, oggi si dovrebbe parlare non tanto di ripristino integrale della linea con la ricostruzione del tratto finale San Piero a Sieve-Firenze, quanto di fare della linea Ravenna-Firenze una grande linea di traffico che, collegandosi alla Firenze-Livorno, costituisca un'unica grande linea Adriatico-Tirreno.

Questa visione, che chiamerò di sviluppo, pare non abbiano coloro che alla ricostruzione e al ripristino integrale della linea oppongono ragioni di bilancio o, peggio ancora, sussurrano necessità di recisioni coraggiose, perché l'arteria sarebbe largamente deficitaria con il coefficiente di esercizio, cioè, come si dice in linguaggio ferroviario, superiore a tre.

Contro tali argomentazioni non è difficile opporre alcune considerazioni che pare non siano tenute presenti dai fautori della recisione dei cosiddetti « rami secchi ».

In primo luogo, non si può pretendere lo sviluppo di una linea che per tanti aspetti appare ed è monca. Essere costretti a deviazioni che allungano di decine di chilometri un percorso, vuol dire essere scoraggiati a servirsi del treno. Allora è chiaro che la strada prenda il sopravvento sulla rotaia.

Inoltre, la passività di una linea non deve essere dichiarata sotto il solo aspetto contabile. Vi sono altri elementi che vanno valutati. Mentre si afferma la necessità dell'intervento dello Stato per lo sviluppo economico del paese e si concentra lo sforzo finanziario per investimenti a tale scopo in zone più o meno depresse, non si vede perché non si debba considerare la ricostruzione del tratto San Piero a Sieve-Firenze come un buon investimento, proprio in vista dello sviluppo economico e sociale del Mugello.

Da ultimo, non bisogna trascurare ragioni di altro carattere che consigliano la ricostruzione del tratto medesimo, e sono ragioni che il relatore di maggioranza onorevole Frunzio ha bene individuato quando, preoccupato che la politica della « traumatica amputazione » (come egli si è espresso) possa avere in certi casi conseguenze negative, ha parlato della necessità di una « indagine selettiva » per « fornire utili ed appropriate indicazioni in ordine ai provvedimenti da attuare ». Riporto testualmente quanto è scritto nella relazione a pagina 31: « Tale indagine deve tendere inoltre alla individuazione delle linee e tronchi di linea la cui sussistenza sia necessaria

ed indispensabile per ragioni di carattere militare, per la loro funzione di raccordo tra linee principali (vedi collegamenti tra linea adriatica e tirrenica), nonché per la funzione sussidiaria alla linea principale, intesa cioè ad assicurare instradamenti di emergenza in caso di interruzioni accidentali ».

Le indicazioni del relatore valgono perfettamente per il caso specifico di che trattasi. La economicità della linea va considerata sotto tutti questi aspetti. Ebbene, considerata in tal modo, appare evidente l'utilità della ricostruzione e del ripristino integrale della Firenze-Ravenna. Non è certo con visione ristretta che i problemi si possono risolvere. Occorre guardare al futuro, alla dinamica che trasforma situazioni e cose, per potersi adeguare tempestivamente o per offrire condizioni favorevoli di sviluppo.

Nell'aprile del 1957, rispondendo ad una interrogazione dell'onorevole Vedovato, ella, onorevole ministro, già allora ministro dei trasporti, scriveva: « È comunque da escludere che il servizio stesso (quello diretto tra Faenza e Ravenna, servito da automotrici, già esistente prima della guerra) possa estendersi, nel periodo estivo, anche al tratto Ravenna-Rimini, per la intensa frequentazione delle stazioni della riviera, che non potrebbe essere fronteggiato con un servizio disimpegnato da automotrici ».

Ebbene, l'orario ferroviario andato in vigore col 31 maggio ha previsto appunto questo servizio, in continuazione, tra Ravenna e Rimini, che è stato efficacemente patrocinato dalla camera di commercio di Firenze, per favorire il soggiorno balneare sull'Adriatico a quelle famiglie fiorentine del medio e del piccolo ceto che non possono permettersi i prezzi più elevati delle spiagge tirreniche. Mi compiaccio della cosa, ma faccio notare che questo è un esempio di come le situazioni possono mutare e quindi richiedere come necessari provvedimenti che prima si erano considerati inopportuni e da escludere.

Sappiamo, onorevole ministro, della sua buona disposizione per il ripristino integrale della « Faentina », ma sappiamo anche quel che si pensa in certi uffici del suo ministero, dove ad un parlamentare che patrocinava la ricostruzione della « Faentina » fu denunciato a modo di esempio un incasso mensile della stazione ferroviaria di Marradi che non raggiungeva le 300 mila lire ed un introito globale della linea che non raggiungeva i 50 milioni annui.

Ebbene, da un'accuratissima indagine fatta in proposito, prendendo in esame tre sole

stazioni come campioni — una di grande traffico, cioè Borgo San Lorenzo, una di medio, cioè Marradi, ed una di piccolo, cioè Crespino del Lamone — secondo una relazione del sindaco di Marradi, professor Cassigoli, al quarto convegno mugellano per la ricostruzione della « Faentina », tenuto a San Piero a Sieve nella primavera scorsa, si sono avuti i seguenti dati inconfutabili nel periodo 1° gennaio-31 dicembre 1958 preso in considerazione. Stazione di Borgo San Lorenzo: incasso totale lire 33.619.928, di cui 15.569.925 per i passeggeri, 18.050.003 per bagagli e merci, media mensile lire 2.797.493; stazione di Marradi: incasso totale lire 15.148.806, di cui lire 13.823.845 per i passeggeri, lire 1.324.961 per bagagli e merci, media mensile lire 1.262.400; stazione di Crespino del Lamone: incasso totale (tutto dovuto ai passeggeri) lire 2.014.665, media mensile 167.888. Introito globale delle tre stazioni sopra indicate lire 50.783.399, quindi molto superiore a quello che risulterebbe agli uffici del Ministero, che, per tutta la linea, addirittura, valutavano detto introito a meno di 50 milioni.

Quindi, o i dati forniti a mo' di esempio da quell'alto ufficio del Ministero dei trasporti non erano esatti, o vuol dire che in pochissimo tempo la situazione si è radicalmente modificata. Nel primo caso non possono costituire prova di una tesi la cui inconsistenza è denunciata dalla mancanza di fondamento, nel secondo caso provano la fondatezza della tesi che, vista in ordine alla politica di sviluppo, la linea ferroviaria faentina debba essere considerata come un coefficiente sicuro di sviluppo e quindi come un investimento complessivamente produttivo.

Il paragone che di tanto in tanto fa capolino nelle ricorrenti risposte del ministro con altre linee della rete ferroviaria italiana che ancora non sono state in tutto o in parte ripristinate, come quella di Urbino o della Follonica-Massa Marittima, eccetera, non regge per il semplice fatto che o si tratta di linee di scarsa importanza o di linee cieche. Tale è, per esempio, il caso della Follonica-Massa Marittima, che portava i viaggiatori soltanto ai piedi del colle su cui sorge l'antica città etrusca. Per raggiungere, poi, la città, occorre autobus. Si è pensato allora che i venti chilometri complessivi che separano Massa dalla litoranea vengano tutti coperti a mezzo dell'attuale servizio automobilistico esercito dalle ferrovie dello Stato.

Lo stesso relatore onorevole Frunzio già dianzi citato, ha considerato soluzioni del ge-

nere come logiche e naturali, perché più rispondenti a particolari esigenze ambientali. Però ha tenuto a fare « eccezione per quelle linee il cui mantenimento sia dettato dalle ragioni sopra esposte » facendo esplicito cenno ai collegamenti tra linea adriatica e tirrenica, fra i quali deve essere considerata in primo piano la « Faentina ».

Questa, infatti, non è una linea cieca e non è circoscritta a sole ristrette esigenze locali. Essa è una arteria di raccordo di grande importanza. L'accanimento con cui fu bombardata prima dagli alleati e poi dai tedeschi nell'ultima guerra, ci dice che essa appariva di notevole rilievo militare ed un valore quindi l'aveva. Essa congiunge la vallata dell'Arno alla Valle Padana, e, attraverso la grande arteria Firenze-Livorno, congiunge l'Adriatico al Tirreno, Ravenna a Livorno.

Le stesse considerazioni hanno indotto il ministro dei lavori pubblici a riconoscere analoga importanza alla parallela strada provinciale faentina, includendola nella rete viaria nazionale, quale strada di arroccamento raccordante la Firenze-mare con la via Emilia.

Trattandosi del bilancio dei trasporti sembrerebbe fuori luogo accennare al fenomeno dello spopolamento della campagna. Ma se nel bilancio dei trasporti individuiamo coefficienti negativi di quel fenomeno, è necessario tuttavia parlarne. Ora il Mugello, fra le zone della provincia di Firenze, appare la più provata dalla crisi di spopolamento ed è indicativo il fatto che più ci si avvicina alla città e meno si verifica lo spopolamento. Segno, dunque, che la linea di comunicazione ha una incidenza sul fenomeno. Se un rapido ed economico collegamento ferroviario avesse permesso di raggiungere la città senza grave disagio e senza perdita di tempo, le famiglie, specie quelle contadine, avrebbero continuato e continuerebbero a vivere nei comuni di origine.

Sono istruttivi al riguardo i dati riferentisi allo spopolamento del Mugello nel periodo compreso fra il 4 novembre 1951, data dell'ultimo censimento, ed il 31 dicembre 1958. Nel comune di Palazzuolo la diminuzione di popolazione è stata del 28 per cento, a Firenzuola del 18 per cento, a Vicchio del 16 per cento, a Marradi del 14 per cento, a Scarperia dell'11 per cento, a Barberino del Mugello del 9 per cento, a Borgo San Lorenzo del 7 per cento, a San Piero a Sieve del 6 per cento, a Vaglia del 3 per cento. In totale, in questi nove comuni, si è avuta una perdita di 9.053 abitanti, cioè del 12 per cento della popolazione.

Si aggiungano le possibilità turistiche che la zona del Mugello presenta per considerare che il ripristino del tratto San Piero a Sieve-Firenze, oltre a dare alla ferrovia una maggiore snellezza, favorirebbe lo spostamento dei ceti popolari per gite ricreative, mettendole a contatto, specialmente in questa stagione, con il fresco delle zone attraversate e bagnate dal Sieve.

Infine mi piace accennare ad una interessante indagine che un ex-funzionario delle ferrovie, ora assessore al comune di Faenza, ha compiuto in collaborazione con la camera di commercio di Ravenna. Da tale indagine è risultato che « molte materie prime, per un ingente valore, che attualmente affluiscono per altre vie terrestri al porto industriale di Ravenna, potrebbero utilmente, e con reciproco vantaggio, esserne avviate all'Adriatico mediante treni merci percorrenti la « Faentina » ripristinata nel suo più breve e meno dispendioso tragitto ».

So, onorevole ministro, che ella è convinto al pari di me della bontà della causa che io difendo con questo intervento e che altri hanno difeso, nel passato remoto e prossimo, con argomenti anche più validi. Le do atto che, nonostante le difficoltà che finora ha incontrato, non ha deposto il proposito di fare trionfare la causa della ricostruzione integrale della « Faentina ». D'altra parte, mi permetta di ricordarle che il Governo si è impegnato. Fin dal 1955, l'allora ministro dei trasporti onorevole Mattarella qui presente assicurò che si sarebbe provveduto a finanziare il ripristino integrale della linea con il quarto ed ultimo prestito dei 40 miliardi destinati alla ricostruzione ferroviaria. Il prestito venne sottoscritto, i miliardi furono spesi e gli stanziamenti destinati alla nostra linea furono stornati per altri tratti ed altre opere ferroviarie che si dicevano più urgenti ed importanti.

I quotidiani fiorentini, *La Nazione italiana* e il *Giornale del mattino* riportavano, con grande evidenza, la mattina del 14 maggio 1956, il seguente telegramma diretto dall'attuale ministro dei trasporti senatore Armando Angelini agli onorevoli Cappugi e Vedovato: « Sono lieto comunicarti che, in accoglimento voti popolazione da te prospettati e convenendo su necessità completare rapidamente comunicazioni ferroviarie Toscana-Romagna, ho disposto totale ripristino linea Firenze-Faenza nei due tratti Firenze-San Piero a Sieve e Crespino-Marradi. I lavori saranno rapidamente condotti a cominciare da esercizio 1956-57. Cordiali saluti. Angelini, ministro dei trasporti ».

Nella seduta del Senato svoltasi il 23 ottobre 1958, discutendosi un ordine del giorno presentato congiuntamente dai senatori Scappini e Mariotti, il ministro Angelini, pur insistendo sulle ormai note difficoltà di ordine finanziario che ostacolano la ripresa dei lavori, concludeva testualmente dicendo: « Non possiamo fare miracoli. I denari sono quelli che sono. Comunque, la partita non è chiusa in senso negativo, tutt'altro. Chiedo solo che si dia la possibilità all'amministrazione di poter realizzare quei certi determinati introiti necessari alla ricostruzione della parte residua di questa linea ».

E, alle insistenze del senatore Scappini perché un incontro venisse quanto prima fissato con una delegazione del Mugello, il ministro rispondeva: « La pregherei di fare in modo che questa riunione avvenga nella prima quindicina di novembre, perché ora siamo impegnati con i bilanci, e devo ancora rivedere il pro-memoria che mi è stato mandato dall'avvocato Edoardo Speranza (segretario provinciale della democrazia cristiana di Firenze). Lo voglio esaminare con i miei uffici in modo che il nostro incontro non si risolva in una reciproca visita di cortesia, ma abbia dei risultati concreti ».

So che ella, onorevole ministro, ha esaminato questo rapporto, tanto che ebbe a dirmi che era fatto molto bene e che vi erano indicazioni utilissime che potevano essere tenute presenti e assicurava che era nelle sue intenzioni di far entrare questa ricostruzione nel piano di lavoro.

Sono affidamenti, questi, ai quali non si può venir meno. Il tratto da ricostruire è breve, è di appena 19 chilometri, giacché da Firenze a Caldine il grosso è fatto con l'esecuzione di tutte le opere d'arte occorrenti. Si può lasciar mutilata una linea per soli 19 chilometri? Perché, così come è oggi, la « Faentina » è mutilata.

L'onorevole Frunzio ha scritto nella relazione che « le particolari condizioni geografiche ed economiche del nostro paese consigliano ancora maggiore cautela nell'attuazione di un eventuale piano di ridimensionamento della rete ». Io mi permetto di aggiungere che le condizioni geografiche, economiche e sociali del Mugello impongono la ricostruzione del tratto San Piero a Sieve - Firenze e il conseguente ripristino integrale della « Faentina ».

Tra gli investimenti complessivi effettuati nel 1958, citati dalla relazione dell'onorevole Frunzio a pagina 19, io vedo la Toscana con l'indice più basso degli impianti fissi:

appena 5.389.000 di fronte ai 150 milioni del Veneto, ai 780 milioni del Trentino-Alto Adige, ai 220 milioni dell'Emilia-Romagna, al miliardo 17 milioni 117 mila della Campania, al miliardo 859 milioni 651 mila delle Puglie, al miliardo 152 milioni 903 mila della Sardegna.

Mi duole dover notare che la stessa relazione a pagina 14, nel segnalare le richieste di maggiore interesse, trascura di citare quella riguardante il tratto della « Faentina » San Piero a Sieve-Firenze, che, per le considerazioni fatte dallo stesso relatore onorevole Frunzio, avrebbe dovuto essere considerata tra le prime. Non penso che l'onere occorrente alla ricostruzione che si chiede costituisca una seria difficoltà. Si parla di 2 miliardi. In verità, pare che ogni giorno che passa la cifra aumenti. Prima si parlò di molto meno. E forse occorre meno. Comunque con parte del prestito approvato dal Parlamento vi si potrebbe far fronte senza alcuna scossa per il bilancio dello Stato. Ella, onorevole ministro, che oltre a tante altre buone qualità è anche un toscano, voglia rendere un po' di giustizia alla Toscana, renderle ricostruita, ripristinata e potenziata la linea faentina. Gliene sarà grata tutta la popolazione del Mugello, gliene sarà grata la Toscana tutta e, chissà, forse un giorno potrebbe essergliene grata la nazione intera, interessata a tutte le condizioni che possano favorire lo sviluppo economico e sociale di ogni regione del paese. (*Applausi al centro*).

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

BIAGGI FRANCAANTONIO. Se vi è un argomento su cui ogni cittadino si sente competente ad esprimere giudizi, critiche o suggerimenti, questo è il servizio dei trasporti. Ciò si spiega col fatto che ogni cittadino è utente della strada o della rotaia, del battello o dell'aereo e ogni servizio ha le sue pecche o le sue mende più o meno gravi, per cui su di esso si appuntano le critiche di chi spesso dimentica che i servizi pubblici di trasporto mediano spesso opposte esigenze e quindi non sempre si adattano ai mutevoli desideri dei singoli.

Proprio per questo, l'interloquire in materia di trasporti può facilmente indurre chi non sia tecnico del ramo a dire cose inesatte, quando non completamente erronee. Sarò perciò breve e prudente nel parlare sul tema dei trasporti e cercherò di non superare i limiti del mio sapere e della mia esperienza, pur esprimendo qualche suggerimento che voglio lusingarmi sia non del tutto inutile.

Limitero, anzi, il mio dire a un solo argomento: quello del trasporto merci per ferrovia.

Lo spunto mi è dato da alcune considerazioni esposte nella relazione dell'onorevole Frunzio, la quale contiene, fra l'altro, alcune significative cifre relative all'andamento dei trasporti merci nell'ultimo ventennio.

Dal 1938 al 1956 i trasporti merci sono aumentati secondo il moltiplicatore 1,12, mentre il trasporto delle persone si è sviluppato secondo un indice di 2,35. Il raffronto di questi dati è quanto mai significativo per valutare la situazione dei trasporti nel nostro paese.

Questa situazione rappresenta, come è noto, la conseguenza dello sviluppo del traffico su strada avutosi in Italia dopo la seconda guerra mondiale in forma abnorme per quel complesso di ragioni molto chiaramente riassunte nella relazione Frunzio. Non è per una casuale convergenza di iniziative che in sede di discussione del bilancio dei lavori pubblici da molte parti si è insistito sull'esigenza di un acceleramento della risoluzione dei complessi problemi relativi alla concorrenza fra strada e rotaia.

Ma il tema, onorevoli colleghi, non è raffigurabile solo in questi termini icastici: esso coinvolge ben altro. Si tratta infatti di affrontare problemi di fondo, come la politica tariffaria e la struttura stessa della compagine della direzione generale delle ferrovie dello Stato.

Le ragioni della situazione venutasi a creare in Italia, che mette in sempre maggiori difficoltà l'amministrazione ferroviaria, sono note, e del resto vengono indicate nella relazione. Le ferrovie dello Stato, venute nel dopoguerra a trovarsi praticamente stremate di mezzi e di strutture, hanno dovuto abbandonare per tutto il periodo della ricostruzione postbellica all'iniziativa privata il compito di soddisfare le esigenze del paese in fatto di servizi trasporti di persone e di cose, incapaci come erano di provvedervi direttamente.

L'iniziativa privata non si lasciò certo confondere e fece fronte rapidamente alle crescenti esigenze dei trasporti, generosamente e intelligentemente (va pur detto) incoraggiata dallo Stato.

Ma ora siamo arrivati ad un punto in cui lo Stato deve reinserirsi nel gioco della concorrenza sul piano dei trasporti, e lo deve fare non già ripristinando una situazione di privilegio, ma adattando i suoi metodi e le sue strutture alla situazione concorrenziale venutasi a creare nel frattempo.

Non sembri strano questa presa di posizione di un liberale!

Sta di fatto che lo Stato ha iniziato in questi anni lo sviluppo accelerato di un grandioso piano di costruzioni stradali, in parte anche conseguenza dello sviluppo di un pesante trasporto di merci su strada. Contemporaneamente la sua amministrazione, onorevole ministro, sta potenziando i servizi ferroviari e si accinge al raddoppio di alcune linee, a costruirne di nuove, e ad opere di elettrificazione, a riformare e ad arricchire il parco ferroviario, e così via.

Senza addentrarmi sui dettagli tecnici di questo veramente ponderoso problema di coordinamento di iniziative ben descritto dal relatore, mi sia consentito di soffermarmi su due elementi essenziali del problema: la riforma tariffaria e la riforma strutturale della direzione generale delle ferrovie dello Stato.

Circa la tariffazione mi limito a quella per il trasporto merci, in quanto la tariffazione per trasporti persone è influenzata e sarà influenzata per molto tempo ancora da considerazioni di politica sociale più che da considerazioni economiche.

Non occorre dire, per inciso, che anch'io e la mia parte riconosciamo che la situazione politica ed economica italiana, oggi, porta alla considerazione dei responsabili del Governo la prudenza e la gradualità di ogni riforma tariffaria per il trasporto persone. Dove invece si può e si deve intervenire nell'interesse dell'amministrazione e del pubblico stesso è sulla riforma delle tariffe trasporto merci abbandonando il criterio delle tariffe *ad valorem*.

È noto quello che è avvenuto con l'apertura di un regime concorrenziale di trasporti: gli autotrasportatori si sono accaparrati la «crema», se così si può dire, della utenza, lasciando allo Stato la «colla», e cioè le merci povere. Per cui si assiste oggi in Italia allo strano fatto che i «pieni» viaggiano per strada e i «vuoti» o gli imballaggi ritornano per ferrovia! Quindi, grave danno dello Stato che deve coprire i *deficit* delle ferrovie dello Stato e delle ferrovie secondarie sovvenzionate.

I tecnici delle tariffe non hanno bisogno di molti chiarimenti su quanto occorre fare: si tratta di realizzare tariffe che incoraggino un traffico di merci che paghi un prezzo mediato superiore al costo mediato dei trasporti. È certo più facile il dire che il fare in materia così delicata, ma è necessario intervenire sollecitamente e completamente con

spirito moderno, prendendo ad esempio quanto si è fatto in Italia ed altrove.

La relazione cita, a questo proposito, un dato che pregherei di chiarire, e cioè che il livello tariffario delle merci delle ferrovie dello Stato è di lire 9,6 per tonnellata-chilometro: se ho capito correttamente si tratta dell'introito medio (né potrebbe comprendersi diversamente), il che è una macroscopica riprova della situazione assolutamente eccezionale in cui si trova l'Italia rispetto alle altre nazioni europee. Ora, non è solo la struttura tariffaria che va modificata, ma gli stessi criteri di applicazione delle tariffe da parte dell'amministrazione.

Alludo qui alla possibilità di introdurre anche nel meccanismo tariffario quei criteri di «marginalismo» che non sono una teoria economica, ma una concreta applicazione nella strutturazione dei prezzi particolarmente applicata dai privati, e proprio dall'autotrasportatore che, pur di coprire i propri costi di esercizio, evita percorsi a vuoto offrendo tariffe ridotte basate sul costo marginale del trasporto.

Nell'avanzare questa ipotesi, però, devo anche constatare come, con la struttura attuale delle ferrovie dello Stato, sia estremamente difficile immaginare di dare tanta libertà alle gestioni ferroviarie, da uscire dalla rigidità degli schemi cui, oggi come oggi, l'amministrazione delle ferrovie dello Stato è assoggettata.

Ecco, quindi, che contemporaneamente si presenta alla nostra considerazione il problema della riforma strutturale dell'amministrazione ferroviaria. Dare maggiore mano libera alla benemerita direzione delle ferrovie dello Stato non solo mi sembra una esigenza connessa alla nuova situazione concorrenziale in cui le ferrovie dello Stato debbono operare, ma anche un riconoscimento alla capacità ed alla competenza dei nostri funzionari, che ben meritano un simile gesto di fiducia.

Un'altra lacuna che potrebbe essere così colmata è quella di perfezionare la struttura commerciale in genere dell'amministrazione, struttura che deve adeguarsi a quella che è un'esigenza moderna: una politica dei rapporti col pubblico e l'intensificazione di una propaganda intelligente e penetrante dei trasporti per ferrovia, come da lunghi anni già si fa all'estero.

Oltre alla incentivazione dei redditi, occorre però anche escogitare ogni forma di comodità per l'utente, che anche dallo Stato deve essere considerato l'oggetto delle sue cure e non più il soggetto della sua sovranità.

Non posso dimenticare, in questa breve esposizione, anche un altro essenziale argomento che influisce sulla situazione di cronica passività dei servizi ferroviari. Questo argomento è la politica delle nuove costruzioni ferroviarie. Qui entriamo in un campo ove più di ogni altro si scatenano gli appetiti e le pressioni politiche, il che spiega l'impossibilità, da parte della più volenterosa amministrazione, di raggiungere il pareggio.

Nessuno contesta che vi siano esigenze di sviluppo economico legate anche allo sviluppo ferroviario: qui la scelta tra strada e rotaia deve essere più che mai oculata. Non metto in dubbio che quando si stanziavano miliardi per la Trento-Malè, o per la Battipaglia-Reggio Calabria, o per la Umbertide-San Sepolcro (tanto per citarne alcune), si siano prese in considerazione non solo ragioni di opportunità politica, ma anche ragioni economiche.

Ma dove il grosso pubblico non riesce a capire la politica delle ferrovie dello Stato è quando si negano fondi per il potenziamento di linee ferroviarie certamente redditizie. Vi sono opere ferroviarie di vario tipo che attendono da decenni la loro attuazione, proprio in zone dove il servizio è così intenso già oggi e il prevedibile incremento del traffico così certo ed ampio da giustificare la spesa per il loro potenziamento. Voglio solo richiamare un tipico esempio che riguarda Bergamo, la mia città.

È da quando ero ragazzino che sentivo parlare della direttissima Milano-Bergamo e del raddoppio della Treviglio-Verdello-Bergamo. Non vorrei sentirne soltanto parlare fino alla fine del mio viaggio terreno!

È fuori di ogni dubbio che lo sviluppo industriale della provincia di Bergamo è un fatto importante, che ha determinato una intensificazione di traffici imponente con la capitale lombarda. Ora, la provincia di Bergamo è arrivata a un punto di saturazione dei suoi traffici da esigere che i progetti dei trasporti ferroviari vengano attuati senza ritardo, e sono progetti che si autofinanziano. Mi riferisco particolarmente, signor ministro, al triplicamento della Treviglio-Pioltello, al ripristino del secondo binario sulla Treviglio-Bergamo e alla elettrificazione delle due linee Ponte San Pietro-Calolzio e Bergamo-Rovato.

Ma anche Milano, che irradia il suo dinamismo industriale in tutto l'arco nord della Lombardia, esige l'attuazione di un più vasto e completo piano di coordinamento regionale dei trasporti.

Ella, signor ministro, dovrebbe farsi carico di incoraggiare le già esistenti iniziative regionali perché si arrivi a definitive soluzioni e a realizzazioni per le quali, forse, basteranno incentivi statali per vederle rapidamente realizzate.

Nella relazione è auspicato il conferimento alla competenza del Ministero dei trasporti dell'esercizio dell'«Anas». Io sarei ancora più radicale, signor ministro, direi che tutti gli esercizi di trasporti debbano fare capo al suo Ministero: strade, vie d'acqua, lacuali e fluviali e piccolo cabotaggio e, infine, le vie d'aria. È un problema di riforma strutturale che non si risolve nei suoi termini con i discorsi in aula. È un problema che ha una sua base di logica oltretutto di razionalità funzionale. E, forse, la divisione di competenze del suo Ministero con il Ministero dei lavori pubblici potrà trovare una soluzione con una differenziazione di competenze fra costruzioni (lasciate agli organi tecnici specializzati del Ministero dei lavori pubblici) ed esercizio (lasciato al suo Ministero). Il problema dei limiti di competenza fra costruzione ed esercizio è molto difficile da precisare in quanto chi ha la responsabilità dell'esercizio non vuole essere pretermesso nella costruzione. Ma formule di pacifica coesistenza si possono trovare e sta quindi al competente equilibrio dei ministri interessati di trovare un terreno d'intesa.

Ma vorrei dire che prima di poter aspirare a questo cumulo di competenze, il Ministero dei trasporti dovrebbe dare esempio di un coraggio riformatore che gli faccia meritare l'allargamento della sua sfera di azione. Occorre strutturare il Ministero dando autonomia di responsabilità agli enti tecnici che da esso dipendono, primo fra tutti le ferrovie dello Stato. Se occorre una riforma questa è da attuarsi non solo sul piano tecnico, ma anche nel quadro della struttura interna del Ministero. Il funzionario delle ferrovie dello Stato deve essere messo in grado di diventare sempre più un agente intelligente, attivo e dotato di iniziativa per una politica commerciale per le ferrovie dello Stato. Esso deve potersi differenziare da quella categoria di funzionari dello Stato che dovendo applicare leggi e regolamenti, come ad esempio i funzionari delle imposte o del demanio, hanno una funzione di rigida esecutorietà che mal si attaglia a quello che è invece l'espletamento di un servizio pubblico che deve tener testa ad una agguerrita concorrenza. Tale autonomia deve permettergli di sviluppare iniziative in ogni campo

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1959

della propaganda commerciale, delle relazioni con il pubblico con una certa scioltezza di decisioni in campo di applicazioni tariffarie sul tipo che ho indicato come « marginalistiche ».

Per concludere, le ferrovie dello Stato godono dei presupposti per attrezzarsi a diventare un modello anche per i privati, per sbrigare un servizio pubblico fra i più delicati quanto mai importante per affermare e far rispettare il prestigio dello Stato e creare una corrente di simpatia da parte dei cittadini verso la pubblica amministrazione, che proprio in questo settore è vilipesa oltre i suoi demeriti.

Chiudo il mio intervento con l'augurio che ella, signor ministro Angelini, voglia legare il suo nome a questa grande benemerita verso il paese: l'ammodernamento delle strutture organizzative dei trasporti in Italia. (*Applausi — Congratulazioni*).

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

BIMA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, la presentazione di una relazione di minoranza sul bilancio dei trasporti che porta una firma tanto illustre è un fatto indubbiamente nuovo che non può essere sottovalutato. Dopo averla letta attentamente devo, però, riconoscere che essa ha un solo merito: quello di aver richiamato l'attenzione di queste nostre stanche discussioni sui problemi della politica dei trasporti nel nostro paese.

Non altro, purtroppo, all'infuori di ciò si può riconoscere in tale fatica, se pur diligente!

Si deve però subito aggiungere che è davvero provvidenziale il fatto che l'onorevole Riccardo Lombardi, quando fu ministro dei trasporti, si sia dimenticato di attuare quella politica che egli configura ora nella sua relazione di minoranza; perché i lievi errori commessi dalla Liberazione in poi si sarebbero trasformati in colpe gravi, ed in ingenti perdite di denaro se, disgraziatamente, ci fossimo avventurati verso una politica socialista, nel settore dei trasporti.

Il che, fortunatamente non fu per noi!

D'altra parte, a consigliarci di non prendere troppo sul serio quanto esposto in detta relazione, è lo stesso illustre relatore di minoranza, il quale, nel licenziare la sua fatica, ha cura di affermare che nessuna illusione nutre circa la possibilità che il Governo faccia proprie le direttive di una politica di trasporti quale egli espone ora in qualità di relatore di minoranza e che non espone quando

autorevolmente era ministro: il che ha quasi il significato di un innocuo parlare alla luna!

Sfrondata di questo tono smorzato, ma permeata di un profondo significato di contrasto e di alternative alla politica dei trasporti sinora seguita, detta relazione di minoranza è una raccolta di tutti i luoghi comuni che i sostenitori del monopolio ferroviario rispolverano allorché si tratta di giustificare il *deficit* dell'azienda di Stato, azienda che, per ritornare alla sua vitalità, dovrebbe fagocitare od assorbire ferrotramvie ed auto-linee — tuttora in concessione a privati — salvo a lasciare alla gestione degli enti locali i servizi ferrotranviari ed automobilistici destinati al traffico suburbano. Tale prospettiva di politica dei trasporti si inquadra nel più vasto problema della nazionalizzazione dei pubblici servizi di pura o purissima marca socialista che presuppone l'immane presenza dei monopoli assetati di denaro e tende — in fatto — puramente e semplicemente a bandire da ogni settore l'iniziativa privata.

È questo che si vuole? È questo che vuole il relatore di minoranza? Se questo si vuole ecco cosa si sarebbe dovuto fare: nel settore ferrotramviario si sarebbero dovute denunciare le concessioni, incamerare nella gestione statale quella ferraglia resa inutile che è costituita da quei vecchi impianti da museo, ammodernare quello che era superato dalle esigenze del progresso e gestire tutto ciò, con la conseguenza chiara che i *deficit* di gestione delle ferrotramvie si sarebbero fatalmente allineati sui *deficit* di gestione della rete statale; *deficit* questo che è più del doppio di quello delle ferrotramvie in concessione ai privati considerato per unità di chilometro. Avremmo speso ugualmente per l'ammodernamento degli impianti, ma avremmo di certo un onere superiore quanto alla gestione. Questa la prima conseguenza. Oltre a ciò si sarebbero pure dovuti riscattare e nazionalizzare gli autoservizi in gestione ai privati. Il relatore parla di 100 miliardi: tenga presente però che qui non si tratta di riscattare dei ferri vecchi ma di aziende sane che hanno un loro avviamento che pagano regolarmente le imposte. E poi? E la gestione? Ecco allora sorgere uno dei carrozzoni pletorici con migliaia di uffici e migliaia di dirigenti con personale inamovibile per destinazione e che non tarderebbe a diventare un pesante fardello per la collettività! È vero, onorevoli colleghi, che negli stati occidentali ci sono esperienze analoghe: ma il relatore di minoranza deve dirci con quali risultati vengono fatte tali gestioni come pure deve dirci, il relatore di

minoranza, se è vero o no che l'Inghilterra, dopo un breve periodo di gestione statale degli autoservizi, è tornata precipitosamente alla loro privatizzazione!

Onorevoli colleghi; quel che è detestabile in tutto ciò (lo dico con il dovuto rispetto alla persona del relatore di minoranza) è quella deteriore mentalità ferroviaria, che s'incentra nella fanatica difesa all'impianto fisso, nella guerra santa contro l'automezzo — considerato soltanto un bene di consumo da comprimere il più possibile — (lo si afferma nella relazione) e soprattutto è detestabile la discriminazione tra ciò che è pubblico (che deve sempre essere difeso) e ciò che è privato (che deve sempre essere combattuto)! Indubbiamente — ed anche la sola lettura del bilancio ce lo dice — oggi delle due strutture di trasporti terrestri (quella rigida rappresentata dalla ferrovia e quella più agile dell'automezzo) una è affetta da profonda crisi: ed è la rotaia! È una crisi strutturale, insita cioè nelle caratteristiche e quindi nei difetti che presentano gli impianti fissi che male si adeguano alle esigenze del pubblico, che domanda — specie nei trasporti terrestri — una prestazione da porta a porta, non volendo perdere tempo e soprattutto non volendo sobbarcarsi alla fatica ed al dispendio di raggiungere le stazioni con altri mezzi, nonché di effettuare trasbordi ed attendere coincidenze! Sono queste esigenze del pubblico che hanno condannato irrimediabilmente le feretrotranvie in concessione ai privati ed anche le ferrovie secondarie della rete statale.

Non c'è bisogno di dati per suffragare questa tesi: basta avere gli occhi per vedere! Se queste cose elementari non si vogliono intendere, i fanatici dell'impianto fisso o per deformazione professionale o per partito preso, avranno sempre buon gioco a sostenere che le autolinee hanno usurpato il traffico di competenza della rotaia, pubblica o privata che sia! Ma se si ragiona con serenità si scoprirà che non c'è stata nessuna usurpazione; è la legge del progresso che ha invece giocato ed irrevocabilmente. In una situazione, come questa, sarebbe stato sufficiente che gli industriali ferrotramvieri avessero seguito ancora una volta l'esempio degli industriali piemontesi: l'audacia e la serietà imprenditoriale da noi sono stati sufficienti a risolvere il problema delle feretrotranvie che sono state demolite tutte con la traslazione di tale traffico dalla rotaia alla strada, senza chiedere un soldo allo Stato! Purtroppo in tante regioni, specie nel Mezzogiorno, certi industriali di questo settore non ragionano come

noi: ma abbiamo visto nella passata legislatura deputati di tutti i settori, anche di parte socialista, sostenere il punto di vista, e con calore, dei ferrotramvieri. Se ci sono stati quindi degli errori nella ricostruzione ferrotramviaria, questi errori pesano anche sui socialisti. Occorre dirlo con fermezza questo, anche se farà dispiacere a deputati di qualche settore dell'estrema. Ma ben peggio sarebbe stato — per le finanze dello Stato e per i contribuenti — se si fossero seguiti i ragionamenti e le direttive dell'attuale relazione di minoranza.

E non vi è bisogno di aggiungere altro! Quindi, onorevole ministro, per la futura attività nel settore dell'applicazione della legge sull'ammodernamento delle ferrovie concesse le sarò grato se vorrà seguire norme di oculata ponderanza e soprattutto resistere a pressioni non giustificate. Ricordo a me stesso ed alla Camera ciò che giustamente scrisse il senatore De Unterrichter nella sua pregevole relazione su questo bilancio: « Sarebbe gravissimo errore insistere e conservare, riattare e magari costruire *ex novo* ciò che è superato dall'evoluzione tecnica e quindi quasi certamente in contrasto con le buone norme economiche ». Il discorso che vale per le ferrovie concesse vale anche per le ferrovie secondarie a scarso traffico della rete statale.

Nella relazione senatoriale gli oneri extra-aziendali riguardanti i disavanzi d'esercizio delle linee e scarso traffico sono valutati a 34 miliardi! Sono linee con coefficiente d'esercizio superiore a tre e cioè in cui le spese superano tre volte gli introiti.

Mentre il relatore del Senato è esplicito su questa materia, l'onorevole Frunzio — diligente nostro relatore, ma anche buon ferroviere — è reticente.

Egli consiglia « cautela » nella attuazione di un eventuale piano di redimensionamento della rete!

Vi accede — quasi a malincuore pensando alla eventuale perdita del traffico cosiddetto affluente — ma ad una condizione però: che l'azienda possa essa esercire i servizi automobilistici sostitutivi.

Faccio osservare all'onorevole Frunzio che il problema è anche economico, e da questo punto di vista, è più che mai problematico che una azienda statale possa gestire economicamente tali servizi meglio dei privati. D'altra parte l'istituto della concessione consente di salvaguardare tutti gli interessi dell'azienda.

Quanto ai prezzi, se sinora dissenso ci fu tra ferrovie dello Stato e concessionari di autoservizi, esso verteva sulla volontà

delle ferrovie statali di imporre ai concessionari privati determinate tariffe ritenute sempre troppo alte dai concessionari. Conosco concessionari che praticano tariffe inferiori a quelle imposte, ma ignoro che ve ne siano di quelli che praticano tariffe superiori a quelle fissate! Dunque, il ridimensionamento si può fare meglio devolvendo ai privati concessionari tali servizi, salvi restando i diritti e le esigenze di vita della azienda di Stato.

L'essenziale è che il ridimensionamento si faccia, perchè solo allora si potranno concentrare tutti gli sforzi nell'ammodernamento e nel potenziamento di quelle relazioni di traffico dove la ferrovia ha ancora un ruolo da assolvere.

Onorevole ministro, conosco i suoi eroici sforzi al riguardo, che meritano tutta la nostra approvazione. So che molto spesso ella si trova solo contro tutti: solo nel buon senso e nella difesa di una buona amministrazione contro tutti e contro la demagogia di tutti!

Ma è certo che il problema non è solo quello di chiudere una determinata linea ferroviaria sebbene di adeguare e migliorare l'attuale sistema di trasporti in determinate relazioni. In questo senso chiudere una linea ferroviaria è possibile se contemporaneamente si migliora la rete stradale su cui deve essere convogliato il traffico. Molti sindaci non hanno obiezioni di principio in ordine alla chiusura di tali linee, chiedono però quali provvedimenti sarebbero presi nel caso di soppressione, sia per i collegamenti, sia, soprattutto, per la sistemazione della rete stradale.

Occorrono intese preventive tra lei ed il suo collega dei lavori pubblici, onorevole Angelini: e molto spesso bastano intese con le amministrazioni provinciali. È possibile fare ciò? Io credo di sì. Ma se ciò non è sufficiente e possibile caso per caso, allora anch'io concordo con il relatore di minoranza per pregarla di venire alla Camera con un disegno di legge concertato con il ministro dei lavori pubblici e che provveda, parallelamente alla soppressione, determinati stanziamenti per la sistemazione della rete stradale lungo l'asse delle sopprimende linee! Ciò smorzerebbe tante reticenze e taglierebbe la proverbiale testa al toro!

Ho parlato di due soli problemi, quelli che mi sono più familiari, per ribadire cose già dette, e per esprimere la mia solidarietà a lei onorevole ministro nella sua fatica e nei suoi sforzi diretti a normalizzare, sulla base di una corretta e seria amministrazione, il set-

tore che le è affidato. E che i suoi sforzi siano costanti e diuturni lo prova la migliorata situazione finanziaria dell'azienda di Stato.

Accenno ora, seppure di sfuggita, a due problemi della massima importanza per la nostra economia. L'uno riguarda la critica situazione delle industrie che fanno capo allo U. C. R. I. M. e cioè le aziende di costruzione e di riparazione di materiale mobile ferroviario. Le do atto che il problema le è presente e che si è sempre prodigato per lenire la crisi del settore. Ma ora detta crisi sta toccando il fondo; basti dire che la capacità di produzione di detti stabilimenti risulta attualmente impegnata in misura inferiore al 30 per cento.

Il dramma di queste aziende io lo vivo da anni in quanto abito vicinissimo ad una città — Savigliano — dove nel passato prosperava una delle più gloriose e fiorenti industrie del settore. Ebbene, la Savigliano dai 3.000 operai si è ridotta ora a soli 400, e la crisi dell'industria ha portato la città in uno stato di penosa depressione!

La domanda che io ora mi pongo è la seguente: può lo Stato permettere che tale settore dell'industria sparisca? Moltiplichi i suoi sforzi, onorevole ministro; l'azienda sua ha bisogno di carri frigoriferi, deve far sparire le carrozze, in numero tuttora rilevante, a cassa di legno, ha bisogno di molto materiale per essere modernamente attrezzata: faccia quello che può per aiutare questo settore che dà lavoro a circa 30.000 operai!

L'altro problema riguarda gli autotrasporti di merci internazionali sottoposti a troppe limitazioni da parte degli Stati stranieri e non per nulla in armonia con i principi di liberalizzazione applicati per gli altri settori.

Preoccupante è a questo riguardo il ritardo nella formulazione di una politica comune dei trasporti da parte degli organismi della Comunità europea. Dobbiamo essere noi a sollecitare tali norme che mettano fine alle distorsioni varie che dominano le politiche nazionali dei paesi della Comunità. In tale attesa vorrei pregarla di astenersi dal far approvare misure che, anche se giustificate, forse non sono in armonia con l'articolo 76 del trattato comunitario e che comunque, ritarderebbero solo la formulazione di quelle norme comuni auspiccate. Ultima questione di carattere locale, ma di rilievo internazionale, è la ferrovia Cuneo-Nizza. Sul viadotto di Vievola distrutto dalla guerra pascolano tuttora gli armenti, mentre le rovine testimoniano tempi ormai superati! Io non chiedo che essa sia ricostruita, chiedo cosa il Governo

intenda fare: se vuole e desidera, cioè, che su quei viadotti e sotto quelle gallerie che furono il vanto dell'ingegneria italiana, ancora passino i treni oppure se, per ragioni che noi comunque accetteremo — glielo sottolineo — i due governi vogliano abbandonare la ferrovia per permettere che il traforo del Colle di Tenda si allinei con quelli che si stanno costruendo sotto il monte Bianco e sotto il Gran San Bernardo e sia quindi trasformato in un traforo autostradale! Una decisione s'impone a tanti anni dalla fine della guerra: qualunque sia la decisione noi l'accetteremmo purché si esca dall'attuale inerzia. Questo chiedono le nostre popolazioni, questo chiediamo noi al Governo.

Onorevole ministro, le chiedo scusa se ho abusato troppo della sua pazienza. Le confermo la mia fiducia nella sua attività diretta al potenziamento del settore dei trasporti, che è la spina dorsale dell'economia del nostro paese. (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. Sospendo la seduta fino alle 22.

(*La seduta, sospesa alle 21,20, è ripresa alle 22*).

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE LI CAUSI

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

BOGONI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, poco fa parlava il collega onorevole Bima, facendo riecheggiare tesi già sentite nelle discussioni di precedenti bilanci ed in interventi in Commissione. Non ci hanno meravigliato, naturalmente, le critiche da lui formulate, perché le conoscevo già: sono critiche che meritano rispetto ed osservazione attenta da parte nostra, anche perché corrispondono a concezioni di politica economica che hanno largo seguito nel nostro paese. D'altronde la stessa nostra relazione confuta dette concezioni e contrappone loro una politica economica dei trasporti antitetica a quella sostenuta dall'onorevole Bima, il quale aprioristicamente contesta l'apporto di elementi positivi da parte nostra, solo perché ritiene inaccettabile una politica socialista, non tenendo conto però che la politica da noi prospettata, è una politica di coordinamento, di economia e di progresso, che scaturisce da una seria analisi della realtà e dal vivo desiderio di realizzare una politica dei trasporti corrispondente all'interesse della nazione.

Noi non abbiamo posizioni differenziate da quelle altrui solo per spirito di opposizione preconcepita, e lo si può constatare dalla nostra relazione nella quale abbiamo voluto ribadire in forma unitaria le critiche che da anni andiamo formulando in ordine alla politica dei trasporti.

Onorevole ministro, ella certamente non si sarà meravigliato della nostra posizione, perché la conosce da anni e sa che abbiamo sempre, nella forma critica, collaborato lealmente con lei, come con i suoi predecessori, ma specialmente con lei da quando regge il dicastero. Anche prima che ella fosse chiamato a dirigere il dicastero dei trasporti, in Commissione abbiamo avuto delle divergenze, ma sono state divergenze che potevano nascere tra galantuomini che avevano, sì, una visione diversa del problema, ma che miravano allo stesso scopo di migliorare tecnicamente ed economicamente i trasporti.

Già in Commissione in occasione di questo bilancio, io feci una specie di sintesi di quella che è la nostra posizione; ella sa benissimo che parlai delle ferrovie in concessione, delle autolinee in concessione, degli autotrasporti merci, della concorrenza strade — rotaie, delle ferrovie dello Stato, del mercato comune. Esposi sinteticamente le nostre idee che poi sono state sviluppate dalla relazione presentata.

Ebbene, ritornando a quanto diceva poco fa il collega onorevole Bima, io dico che la nostra non è una politica settaria perché è la politica dell'economia e del coordinamento.

Abbiamo sempre denunciato, e non da oggi, la mancanza di coordinamento che comporta uno spreco enorme di energia e di capitali e abbiamo anche denunciato e siamo stati contrari alla legge dell'ammodernamento non per l'ammodernamento in sé stesso, ma perché ritenevamo che i miliardi dati ai concessionari non avevano altro obiettivo che arricchire questi ultimi. Ebbene, signor ministro, ella nella sua politica ha cercato di accontentare tutti pur mostrando una particolare simpatia per le ferrovie dello Stato, ma in realtà favorendo i trasporti su strada.

Il problema cruciale è quello della concorrenza tra rotaie e strada. La concorrenza è logica e normale, specialmente in regime di libertà, ma noi dobbiamo criticarla specie quando essa è facilitata dal suo Ministero, dagli organi che ella dirige, quando è fatta non per essere fonte di bene per gli utenti e per la nazione, ma al solo beneficio di

determinati gruppi privatisti. Ella sa benissimo che vi sono linee parallele alle linee ferroviarie, linee in abbondanza dove potrebbero anche mancare e invece scarseggiano proprio nelle zone più umili e modeste. Questa incoerenza la abbiamo sempre denunciata!

Abbiamo avuto il pregio di esprimere sinteticamente la nostra posizione cristallizzandola nella nostra relazione alla quale naturalmente mi rimetto. Mi accontento di rispondere ad alcune osservazioni e mettere in evidenza alcuni problemi non tornando però a ripetere quanto abbiamo scritto perché penso che i colleghi — almeno quelli che s'interessano al problema — l'abbiano letto o lo leggeranno.

Anche su questo bilancio abbiamo ascoltato con attenzione il collega onorevole Colitto che ha sostenuto la causa dei camionisti portandoli quale simbolo della lotta tra statalismo e iniziativa privata. Egli ci critica, fra l'altro, per avere nella nostra relazione parlato degli abusi commessi con il sistema dei sovraccarichi e del dispregio di ogni norma posta a tutela del lavoro. Nella sua critica dimostra di volere ad ogni costo essere l'avvocato difensore di interessi privatistici anche quando questi cozzano con la legge e con la giustizia sociale. Egli si preoccupa di difendere ad ogni costo il sistema anche se bacato, solo per amor di tesi e non cerca invece di curarne i difetti, di migliorarlo, di potenziarlo, di trasformarlo se necessario. Oggi l'onorevole Colitto difende l'attuale sistema dei trasporti su strada con la stessa cecità conservatrice di coloro che difendevano la diligenza contro la penetrazione della vaporiera sulle strade ferrate e dei trasporti motorizzati sulle strade.

L'onorevole Colitto ed altri, ci accusano di statalismo solo perché siamo contro la attuale politica anarcoide, che comporta enormi sprechi di ricchezza e di energie, politica di rattoppi e di confusione, che impedisce un razionale, economico e moderno sviluppo dei mezzi di trasporto. Altro motivo di accusa di statalismo è il fatto che difendiamo il grande patrimonio statale delle ferrovie, dimenticando che la nazionalizzazione delle ferrovie italiane non è stata opera dei socialisti! Sono stati i liberali ad attuarla: questo lo ricordo all'onorevole Bima, all'onorevole Colitto, all'onorevole Marzotto e a tutti coloro i quali oggi si spaventano allorché noi socialisti, avendo sott'occhio la situazione economica ed il progresso stesso dei trasporti, domandiamo che si sia conseguenti con il

nostro tempo, così come furono conseguenti con il loro i liberali, allorché nazionalizzarono le ferrovie italiane.

Il collega onorevole Marzotto questa volta è stato il grande avvocato dei concessionari dei trasporti automobilistici; naturalmente egli è rimasto scosso perché, secondo lui, noi avremmo offeso i concessionari, in quanto abbiamo affermato che essi si sono arricchiti. Noi siamo coscienti di quanto abbiamo scritto; sappiamo che essi concessionari si sono arricchiti e non siamo i soli a denunciare il sistema delle concessioni, perché lo fece pure un grande economista e statista liberale vivente. Del resto nessuna azienda privata continua a lavorare in perdita ma, accortasi di essere costantemente in passivo, cede il terreno ad altri o allo Stato. Invece constatiamo che questi imprenditori mirano ad ottenere nuove concessioni e nuovi favori, il che vuol dire che non ci perdono, ma ci guadagnano. E questo lo possiamo dimostrare quando si vuole.

D'altra parte ella, onorevole ministro, ha annunciato in Commissione la prossima presentazione di un disegno di legge che si propone di riesaminare tutto il problema delle concessionarie. Avremo allora, in una forma più ristretta e più tecnica, la possibilità di constatare se le sue posizioni, onorevole ministro, sono quelle che noi le attribuiamo in base a quanto abbiamo letto sui giornali e in base a quanto ella ha detto al Senato. Per quanto mi riguarda personalmente, io mi riservo di muovere le mie critiche in Commissione, come del resto ho sempre fatto; e di muoverle nell'interesse comune.

Il collega Marzotto ha cercato di contestare alcuni dati statistici da noi portati, affermando che ci sono molti modi di fare le statistiche. Lo sappiamo. La statistica, d'altronde, è una scienza che è servita a tanti, specialmente ai dittatori, e che è servita talvolta a nascondere delle verità. Di essa si occupa anche un famoso sonetto di Trilussa, quello del pollo che secondo la statistica tutti dovrebbero avere, mentre nella realtà sono soltanto pochi quelli che lo mangiano.

Noi sappiamo tutto questo, per cui ci riserviamo, quando ne avremo la possibilità ed anche il tempo, di contestare le critiche statistiche del collega Marzotto: perché non ignoriamo che il pollo è divisibile, ma è anche moltiplicabile.

Il collega Marzotto, dicevo, prende la difesa dei concessionari. Però la sua impostazione tiene conto solo dei grandi concessionari ed invece trascura la tragedia che si

verifica tra i modesti, dimenticando che il pesce grosso mangia il piccolo. Di questa tragedia già abbiamo parlato in altre occasioni, e non certo per difendere i grossi concessionari.

E potremmo portare in abbondanza prove della nostra tesi: i piccoli concessionari sono vessati, tartassati dalla concorrenza dei grandi; ed ella, onorevole ministro, è certamente a conoscenza di fatti che sono arrivati perfino in tribunale, perché i grossi cercano di soffocare i piccoli. Alcuni colleghi vengono qui a difendere certe teorie, ma in realtà più che le teorie difendono i grandi concessionari e dimenticano i piccoli.

Noi non abbiamo una visione di contingenza, ma guardiamo più in là del nostro naso, e perciò più in là del giorno e più in là dell'anno. E quando, a proposito delle ferrovie dello Stato, sentiamo parlare di rami secchi o non secchi, pur desiderando certamente evitare tagli inutili, riteniamo che se il ramo è secco deve logicamente essere tagliato, perché è inutile tenere delle passività che sono tali non soltanto per le ferrovie dello Stato, ma anche per l'intera economia nazionale.

Sappiamo che oggi la ferrovia è una potenza, ma è tale se sappiamo sfruttarla; ma pensiamo anche che fra 10, 50 o 100 anni la ferrovia potrebbe essere un mezzo assolutamente secondario di fronte a futuri progressi della scienza e della tecnica.

Noi, dicevo, non abbiamo una visione contingente, ma guardiamo alla politica dei trasporti nel suo aspetto più largo, con una visione quasi avveniristica, perché domani possiamo trovarci nell'obbligo di trasformare completamente il nostro sistema dei trasporti. Perciò mi stupisco quando colleghi (come l'onorevole Vedovato, uomo di grande cultura e capacità) ci ripetono ogni anno il rosario di certe ferrovie secondarie della loro zona. Comprendiamo (come dicevo in Commissione) che vi sono problemi locali che il deputato, voglia o non voglia, è costretto a prospettare in Parlamento nell'interesse della propria zona; ma, talvolta, pensando all'interesse della propria zona, si dimentica l'interesse dell'economia e si guarda ad un sorpassato interesse campanilistico anziché all'interesse avvenire. Preferirei perciò che ci si domandasse se, anziché mantenere certe ferrovie sgangherate, non sarebbe più utile chiedere la costruzione di un aeroporto o la utilizzazione degli elicotteri che, domani, potranno essere mezzi di trasporto che faranno svanire perfino il ricordo di certe carcasse.

Tuttavia dobbiamo tenere presente che talvolta certe linee sono passive non di per sé stesse, ma sono passive perché i mezzi a disposizione sono antiquati, sicché per percorrere 100 chilometri occorrono talvolta numerose ore di viaggio; e vi sono inoltre vetture antiche che ci ricordano Pinocchio o i tempi in cui i nostri nonni andavano con la vaporiera. Dette linee devono essere ammodernate; però, se un esame profondo delle possibilità di miglioramento di certe ferrovie ci fa comprendere che tale miglioramento è impossibile perché siamo battuti dalla tecnica più moderna, conviene allora tagliare il ramo secco e creare qualcosa di nuovo e moderno.

Noi socialisti siamo per il potenziamento delle ferrovie, ma un potenziamento moderno e consono al progresso tecnico odierno; siamo per la nazionalizzazione delle ferrovie, delle feretrotramvie e dei servizi automobilistici, ma con i metodi e le forme migliori, anche attraverso forme di transizione.

D'altra parte, in Italia, le concessioni automobilistiche sono in regime anarcoide: manca un indirizzo da parte del Ministero e talvolta si danno concessioni per favorire determinati interessi, i quali sono contrari agli interessi nazionali, perché quando queste linee fanno la concorrenza alla ferrovia dello Stato, esse fanno concorrenza alla nazione stessa e, in fondo, è sempre pantalone che paga.

E non si venga a dire che le ferrovie dello Stato sono passive se non si dà loro la possibilità di essere attive, facilitando la concorrenza degli autotrasporti.

Nella nostra relazione di minoranza oltre alla forma di nazionalizzazione abbiamo accennato ad altre forme. Lo Stato deve fare un piano che guidi l'interesse comune, non l'interesse di singoli. Non si dica che con le nostre proposte siamo per lo statalismo ad ogni costo, perché all'estero, dove smantellano delle ferrovie, vediamo che vi sono società automobilistiche dello Stato o con partecipazione statale utilizzate al massimo. Invece il nostro vecchio Istituto nazionale trasporti è abbandonato e non è utilizzato come dovrebbe essere. Invece di favorire i monopoli privati, dovrebbe essere favorito l'I. N. T.

A proposito delle autolinee, onorevole ministro, vorrei attirare la sua attenzione sulla categoria dei lavoratori dei trasporti.

Nelle Commissioni dei trasporti e del lavoro, abbiamo recentemente discusso dell'equo trattamento e ciò che ci ha fortemente meravigliato è stata la prima posizione negativa da lei assunta, onorevole ministro;

tramite il sottosegretario Fanelli, e dal ministro del lavoro.

L'iniziativa sull'equo trattamento non è rivoluzionaria, non è socialista, né comunista, essendo una vecchia iniziativa dell'onorevole Scalia. Questa proposta fu insabbiata, come ella ben sa, onorevole ministro, ad opera dello zelantissimo onorevole Bima, che, naturalmente, sostiene tesi ben contrarie ai suoi colleghi sindacalisti della C. I. S. L.

La proposta di legge Scalia fu insabbiata nella scorsa legislatura. Vi è ora anche la proposta di legge Santi e Novella e quello che ci ha meravigliato, ripeto, è che il Governo *a priori* si è dichiarato contrario.

Onorevole ministro, ella che è certamente sensibile ai problemi dei lavoratori, riesamini la posizione, perché l'equo trattamento rappresenta la giustizia per la categoria dei lavoratori, ma anche un bene per tutta la politica dei trasporti. Giustizia ai lavoratori e politica dei trasporti sono due cose collegate.

Sono stato recentemente ad un convegno dei ferrovieri ed ho ascoltato diversi interventi di persone umili e semplici, che ripetevano la voce dei lavoratori: la voce della categoria, quella stessa voce che sentimmo in Commissione, allorquando il collega Scalia ed altri pronunciarono forti accuse contro certi concessionari che approfittavano della mancanza dell'equo trattamento per infliggere ai dipendenti un trattamento inumano.

Desidero poi ricordare, semplicemente ricordare, la famosa circolare sullo sciopero, utilizzata dai concessionari contro i lavoratori, per impedire l'esercizio da parte loro di un diritto costituzionale. Io sono sicuro che ella, vecchio antifascista, riconoscerà, d'accordo con noi, che è eventualmente meglio addirittura uno sciopero inutile piuttosto che la mancanza di libertà. Ella sa che, quando in Italia fu bandito lo sciopero, incominciò per noi un periodo assai duro fatto fra l'altro, di bastonate, di confino di polizia e di galera. Se noi oggi favorissimo certi esosi gruppi capitalistici, esistenti purtroppo anche nel settore dei trasporti, che vogliono l'esclusione dello sciopero, prepareremmo un domani simile alla triste epoca della dittatura. Io sono sicuro che questo non è nel suo desiderio, signor Ministro, perché la dittatura rappresenta un ricordo triste per lei come per me.

Desidero rapidamente concludere, onorevoli colleghi, data la tarda ora, rinviando la trattazione di alcuni problemi non al prossimo bilancio ma alla sede più ristretta della Commissione o in aula ogni qualvolta

me ne sarà data l'occasione. Prima, però, due parole sul personale delle ferrovie dello Stato devo dirle.

Io non ho difficoltà ad ammettere onestamente che da qualche tempo i rapporti fra i lavoratori ed il direttore generale delle ferrovie, come quelli fra i sindacati e il ministro sono cambiati. Il clima di un tempo è stato disperso, fortunatamente. Noi siamo lieti di riconoscerlo. Si verificano ancora degli urti a carattere locale, ma io sono certo che se li denunceremo personalmente al ministro, egli interverrà. Invece quello che manca ancora è la snellezza nell'espletamento degli accordi riguardanti il personale. Spesso l'applicazione di una legge richiede un periodo eccessivo di indugi e ciò torna a danno sia dei lavoratori che dell'azienda. Il ministro farà bene a eliminare questo inconveniente, come farà bene a sveltire l'iter legislativo dei provvedimenti giacenti presso le Camere perché in questo campo l'intervento del Governo è assai più efficace di quanto possa esserlo quello dell'opposizione.

Concludo, come feci in Commissione, con la certezza che la giustezza delle nostre tesi è tale che i nostri principi saranno certamente accettati in un prossimo avvenire dalla maggioranza dei colleghi che innegabilmente hanno a cuore l'interesse della nazione.

Onorevole ministro, pur restando amici personali, noi saremo suoi accaniti avversari ogni qualvolta ella farà una politica in contrasto con quella da noi auspicata; ma collaboreremo con lei ogni qualvolta cercherà di dare impulso ai trasporti, migliorandoli, potenziandoli e coordinandoli.

Cerchiamo di non ritardare l'azione intesa a questo miglioramento, perché domani può essere tardi: tardi per il Governo, tardi per il Parlamento, ma, quello che più conta, tardi per il paese. (*Applausi a sinistra*).

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

CUTTITTA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, è da dieci anni che mi occupo delle comunicazioni ferroviarie con il sud e particolarmente con la Sicilia, ma non sono mai riuscito ad ottenere nulla. Il fatto è che ci si preoccupa molto di abbreviare quanto più possibile gli orari per allacciare Milano a Roma e a Torino, ma ci si dimentica di chi si trova al di là dello stretto.

Il 29 ottobre 1949, parlando per la prima volta su questo argomento, presentai il seguente ordine del giorno: « La Camera, considerata la necessità di incrementare al massimo possibile le esportazioni ortofrutticole

della Calabria e della Sicilia nel nord Italia e nei mercati europei, invita il Governo a porre nel programma delle concrete provvidenze per la rinascita del Mezzogiorno un piano decennale per il potenziamento delle comunicazioni ferroviarie, da attuare mediante la costruzione del doppio binario nei tratti Battipaglia-Reggio Calabria, Messina-Palermo-Trapani, Messina-Catania-Siracusa ».

Chiedevo proprio l'impossibile? Non mi pare. Eppure queste richieste sono state accolte solo in minima parte. Le ho ripetute nel 1952, nel 1954 e nel 1956, ma il risultato è stato pressoché negativo.

Quando presentai per la prima volta questa istanza (nel 1949, allorché ministro era il senatore Corbellini) avevo calcolato in 140-150 miliardi, sulla base di dati fornitimi dai tecnici, la somma necessaria per l'attuazione delle opere da me sollecitate. Non si tratta di una cifra eccessiva: attuando il programma in dieci anni la spesa annuale, non certo proibitiva, sarebbe stata di 14-15 miliardi. Il fatto è che quando i problemi vengono accantonati finiscono col sembrare insolubili.

Ho letto con piacere che una parte del ricavato del prestito nazionale di 300 miliardi (si parla di 20 miliardi) verrebbe destinata al raddoppio della linea Battipaglia-Reggio Calabria. È qualcosa, ma non basta.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. È stato già deciso di stanziare gli altri 60 miliardi (20 miliardi per tre anni) necessari per il completamento del raddoppio del binario della Battipaglia-Reggio Calabria fino allo stretto di Messina. Si trattava di un provvedimento assolutamente indispensabile.

CUTTITTA. Prendo atto molto volentieri di queste assicurazioni dell'onorevole ministro, al quale esprimo la più viva e profonda gratitudine. Mi auguro che lo sforzo che il Governo sta compiendo e che ha già portato a concrete realizzazioni possa essere continuato anche per quanto riguarda i tratti Messina-Palermo-Trapani e Messina-Catania-Siracusa, linee tutte di grande comunicazione, classificate tali anche in consessi internazionali.

Date le assicurazioni fornite dal ministro, non mi dilungo nel sottolineare l'utilità e la necessità di migliorare le comunicazioni fra il sud e il nord d'Italia.

Non voglio atteggiarmi ad economista (sono un vecchio ufficiale in pensione), ma anche l'uomo della strada sa che l'esportazione dei nostri prodotti ortofrutticoli, molto apprezzati e richiesti sui mercati dell'Europa centrale e settentrionale, costituisce una straordinaria fonte di ricchezza per tutto il

paese. Secondo le statistiche, un terzo delle nostre esportazioni è rappresentato proprio da questi prodotti. Di qui la convenienza di accelerare i trasporti (ed anche di aumentare il numero dei vagoni-frigorifero), anche perché si tratta di prodotti facilmente deperibili: oserei dire che i treni i quali trasportano queste merci dovrebbero viaggiare alla stessa velocità dei treni viaggiatori. Solo così potremmo adeguatamente valorizzare questa nostra grande ricchezza.

Un'altra grande risorsa da valorizzare è rappresentata dal turismo. Arrivati a Napoli e a Pompei, solitamente i turisti si fermano per non affrontare il faticoso viaggio attraverso la Calabria. Ora il turismo va incanalato anche verso le regioni meridionali. La prego, onorevole ministro, di prendere in considerazione la continuazione delle due linee da Messina a Palermo e da Messina a Catania e, inoltre, di porre allo studio il problema dello stretto di Messina.

La questione del ponte sospeso sullo stretto è tecnicamente realizzabile. In proposito vi è uno studio dell'ingegner Fausto Masi, della Associazione fra costruttori d'acciaio italiani, che è molto persuasivo. In esso sono riportate notizie di un progetto ideato da un famoso ingegnere americano che ha costruito molti ponti in acciaio sospesi e che assicura essere possibile la costruzione del ponte nello stretto di Messina mediante una luce centrale di 1.500 metri e due laterali di 732 metri. Si parla di una spesa di 55 miliardi.

Penso che l'autostrada del Sole poteva essere costruita dopo il doppio binario sulla Battipaglia-Reggio Calabria, onde avere comunicazioni rapidissime con un risparmio di due ore sul percorso. Per questa autostrada lo Stato interviene con il 40 per cento a fondo perduto; perciò sul progetto iniziale di circa 186 miliardi, lo Stato contribuisce per 75 miliardi, somma che praticamente viene regalata ai costruttori, che gestiscono per 30 anni questa autostrada, e poi la restituiscono allo Stato dopo averci guadagnato quello che avranno voluto.

Ora, se questo si è potuto fare per l'autostrada del Sole, penso che lo Stato potrebbe contribuire alla spesa di 60 miliardi necessari per la costruzione del ponte sospeso, nella misura del 40 o del 50 per cento, lasciando all'impresa costruttrice, di rivalersi con un modico diritto di pedaggio della spesa da essa approntata.

Credo che sia una cosa che vada presa in considerazione: è un progetto che riguarda non un'amministrazione singola, ma tutto il

Governo, perché si tratta di opera di utilità nazionale.

Un'altra cosa che raccomando al ministro è la questione del materiale rotabile. È possibile che le vetture in disordine debbano essere mandate in Sicilia? Quando si debbono creare delle comodità sui mezzi di comunicazione (*hostess*, telefono, ecc.) si comincia sempre dal nord. Cominciamo una volta dal sud: mettiamoci tutti su uno stesso piano di parità morale e politica, e sarà tanto di guadagnato.

La ringrazio, signor ministro per il consenso che mi manifesta. (*Applausi a destra*).

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

DELFINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, volendo essere breve per motivi di discrezione e di opportunità, non mi soffermerò su considerazioni generali, anche perché la relazione è apparsa piuttosto pregevole e ha trattato ampiamente i problemi di vita e di sviluppo delle ferrovie italiane. Particolarmente apprezzata la trattazione di alcuni problemi di fondo, come quelli connessi all'entrata in vigore del M. E. C. e quelli connessi alla necessità di una politica unitaria dei trasporti, sia ferroviari sia su strada.

Limito pertanto il mio intervento a un problema molto particolare, un problema che abbiamo trattato lo scorso anno con la presentazione di un ordine del giorno, un problema che ci è sembrato sia stato trascurato dai provvedimenti anticongiunturali che riguardano, in particolare, le opere ferroviarie. Mi riferisco a un problema che ella, signor ministro, conosce benissimo, perché le viene sottoposto ogni volta che capita dalle nostre parti ed ogni volta ci fornisce simpaticamente certe assicurazioni: il problema, cioè, dello spostamento degli impianti ferroviari di Pescara.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Ho appuntamento con il sindaco la settimana ventura, per delle proposte concrete.

DELFINO. So che il sindaco le ha inviato un telegramma.

Vorrei dire che io vedo questo problema sfuggire dalle possibilità di essere immediatamente affrontato, per il fatto che avrebbe potuto essere benissimo incluso tra i provvedimenti anticongiunturali che sono stati adottati. E spiego il motivo.

Ogni volta che si è affrontato questo problema non si è mai, da parte dell'amministrazione ferroviaria e da parte sua, signor ministro, contestata la necessità della sua

soluzione: è stata riconosciuta l'importanza del problema stesso, è stato riconosciuto che non è soltanto un problema urbanistico, ma è anche un problema di traffico nazionale. Oltre tutto, è un qualche cosa che la città di Pescara merita, perché la città cresce vertiginosamente, ha uno sviluppo che poche città italiane vantano, e lo stesso Presidente della Repubblica nel corso di una sua recente visita ha voluto testimoniare questo sviluppo vertiginoso, per cui è lecito attendersi che fra 10-20 anni Pescara vedrà la sua popolazione raddoppiata, per una serie di motivi di ordine economico e geografico.

Questa città è compressa da questa cintura di ferro rappresentata dalla ferrovia che la comprime in uno sviluppo longitudinale rappresentato da una fascia larga poche centinaia di metri.

Il problema è stato posto ormai da 12 anni, e sono 12 anni di polemiche, di speranze, di attese, di assicurazioni. Fin da quando titolare del dicastero dei trasporti era il senatore Corbellini, l'amministrazione ferroviaria non eseguì determinate opere e non spese determinate somme a titolo di ammodernamento, proprio perché si voleva risolvere totalmente il problema: per esempio, non furono costruiti due edifici di una cooperativa di ferrovieri che dovevano sorgere in una località adiacente, proprio per impedire che queste costruzioni potessero ostacolare la soluzione definitiva del problema.

Noi ricordiamo un suo intervento a Pescara il 31 marzo di due anni fa, in cui diede assicurazioni tranquillanti; ricordiamo che, quando due mesi fa ci fece il piacere di partecipare alla inaugurazione della tratta elettrificata Pescara-Ancona, rispondendo al saluto del sindaco, dette certe assicurazioni, cioè disse con precisione che, dopo l'approvazione della legge per la soppressione dei passaggi a livello (la legge n. 590), il problema sarebbe stato affrontato. Ieri la legge 590 è stata varata. Però, ogni qualvolta si tratta di passare al piano esecutivo ci si trova di fronte a questa situazione: prima si riconosce che è un problema di ordine non solo urbanistico, poi ci si trincerava dietro l'affermazione che è un problema urbanistico. In questo modo, si resta fermi e non si va avanti.

Ora, a me pare che anche se fosse considerato solo un problema urbanistico, per un motivo di equità, la nostra città ha diritto all'intervento dello Stato. È stato presentato, ad esempio, un disegno di legge dal Governo concernente la sistemazione degli impianti ferroviari di Savona per i quali sono stati già

spesi 7 miliardi e si prevede un'ulteriore spesa di 8 miliardi. La relazione al disegno di legge dice chiaramente che « le opere ai punti uno e due sono dirette a liberare la città di Savona oggi impedita nel suo normale sviluppo urbanistico dalle restrizioni derivanti dagli impianti ferroviari, consentendole l'utilizzazione di pregevoli aree edilizie, con il previsto spostamento degli impianti, per adeguarsi alle moderne esigenze ».

Ora, in definitiva, per Savona si è fatto un intervento particolare d'iniziativa del Governo. Per la soluzione del problema di Pescara non si richiede la somma che verrà spesa alla fine per la sistemazione degli impianti ferroviari di Savona. Posso anticiparle quello che le dirà il sindaco. Il comune di Pescara è determinato ad offrire le aree di risulta in seguito allo spostamento e che ammontano a 50 mila metri quadrati, aree molto pregiate che al prezzo di 60 mila lire al metro quadrato potranno far conseguire un utile di tre miliardi circa.

Onorevole ministro, se dai provvedimenti anticongiunturali fosse possibile esaminare l'opportunità, la possibilità di stornare una certa aliquota di fondi che, del resto, sarebbero destinati ad una città del meridione, ad una area depressa, piena di disoccupati, il problema potrebbe essere affrontato e risolto. Questa possibilità darebbe un impulso concreto a quest'opera. Ripeto, se si potessero stornare dai 300 miliardi uno o due miliardi a questo fine, il comune di Pescara si potrebbe impegnare per un ulteriore miliardo che potrebbe ottenere attraverso i contributi di miglioria sulle abitazioni che già esistono o che verranno costruite su queste aree fino ai colli di Pescara.

In conclusione, facendo ricorso a questi mezzi, il problema potrebbe essere risolto. Ma, onorevole ministro, passata la contingenza di questi provvedimenti anticongiunturali, in quale altro bilancio noi potremo trovare i fondi necessari per risolvere questo problema?

Qui, nella relazione, stampata prima dei provvedimenti anticongiunturali, si parla di un ulteriore stanziamento di 67 miliardi della Cassa per il mezzogiorno, per la Battipaglia-Reggio Calabria: « Con quest'ultimo stanziamento può dirsi portato a termine lo sforzo del Governo per dare alla linea Napoli-Reggio Calabria, il massimo di potenzialità dotandola di doppio binario e di impianti moderni ». Inoltre, nella relazione si ricordano gli altri stanziamenti della Cassa per il mezzogiorno facendo riferimento a quelli

previsti dalla legge n. 521 e dalla legge n. 634, con le quali sono stati spesi decine di miliardi a questo fine. Si sostiene che con un disegno di legge recentemente approvato, riguardante i 67 miliardi, il problema era stato ormai risolto. Ora, si dice invece che non bastano questi miliardi, ma che occorrono altri 20 miliardi...

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. I 20 miliardi sono parte dei 67.

DELFINO. La Cassa per il mezzogiorno non fa mai stanziamenti integrativi, ma sostitutivi: questo lo abbiamo imparato.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Sono 20 miliardi ricavati dal prestito.

DELFINO. Sono imprecise anche le cifre delle leggi.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Le leggi precedenti sono quelle dei 75 miliardi.

DELFINO. Ella ha parlato di 67 miliardi.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Sì.

DELFINO. Sostanzialmente di fronte ad un problema il cui compimento sarà pluriennale (certo non si viaggerà domani sul doppio binario sulla linea Battipaglia-Reggio Calabria), penso che ci debba essere la possibilità di togliere nel suddetto stanziamento straordinario almeno 2 miliardi da dedicare a Pescara. Si potrebbero così utilizzare le aree il cui valore ammonta a 3 miliardi e il comune potrebbe intervenire con un miliardo.

Non mi pare che non ci sia la possibilità. Forse non ci si è pensato; credo che si possa essere ancora in tempo per provvedere. Non so che cosa ella potrà assicurare al sindaco di Pescara e non so quali impegni potrà assumere. Se si potesse approfittare di questo particolare momento, non si farebbe danno a nessuno, perché fra dieci anni, quando servirà l'ultimo miliardo per la Battipaglia-Reggio Calabria, certamente si troverà il modo del finanziamento. Adesso mi pare che ci sia un'occasione particolare per risolvere il problema di Pescara. Non so altrimenti in che modo si possa risolvere il problema; o forse non si ritiene di doverlo risolvere.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Onorevole Delfino, ora si sta realizzando quello che ho sempre sostenuto. Questa è una soluzione che deve essere adottata di comune accordo fra tutti gli interessati. Soltanto ora il sindaco di Pescara mi comunica qual è il valore delle aree. Fino a ieri non si conosceva il preciso valore ricavabile dalle aree. Ora noi sappiamo che si può ricavare la somma di 3 miliardi, come ella afferma. Ci si comunica inoltre che il comune è disposto ad intervenire. In questo modo il problema si

riduce a cosa molto più limitata. Non è detto che le ferrovie dello Stato non abbiano altre disponibilità di fondi e non vi siano altre possibilità di intervento da parte del tesoro. Non ci dobbiamo chiudere con l'operazione che viene dal prestito.

DELFINO. Questo è un problema aperto.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Quando si comincia a parlare di 4 miliardi di contributo nella spesa, ci si avvia notevolmente verso il traguardo. Ho dato appuntamento al sindaco. Studieremo attentamente il problema, perché esso è, come ella ha rilevato e come noi riteniamo, un problema che merita la massima considerazione, e perciò deve essere risolto. Se il sindaco di Pescara dimostra che le suddette notizie hanno una base reale, il problema diventa di abbastanza facile soluzione, e le posso assicurare che, come ho detto quando sono venuto a Pescara, dedicherò la mia massima buona volontà.

DELFINO. La ringrazio di queste assicurazioni, onorevole ministro. Però insisto ancora nel rilevare che, essendoci dei fondi a disposizione, stornare un miliardo da essi per fare i lavori necessari per risolvere il problema di Pescara, sia opportuno.

Le preannunzio che, nei limiti degli accordi esistenti tra i gruppi per la discussione in aula domani dei provvedimenti anticongiunturali, mi permetterò di presentare un emendamento a questo fine, emendamento che avrà un valore molto relativo, se non vi sarà il suo assenso positivo, anche perché si tratta praticamente di una partita interna. Non si tratta di togliere fondi all'artigianato o al credito industriale o alle opere marittime. Non si danneggia nessuno stornando 2 miliardi.

Signor ministro, la prego di considerare questa opportunità. La ringrazio inoltre della buona disposizione che ha ancora una volta dimostrato.

Essendo questo un investimento particolare, cioè non ordinario, avevo pensato di richiamare la sua attenzione su questa possibilità immediata. E non solo io, ma tutta la città di Pescara, ringrazia l'amministrazione ferroviaria per il completamento della elettrificazione della rete. La città di Pescara sarà felice, onorevole ministro, di ospitarla ancora nel mese di novembre, per l'inaugurazione della tratta Pescara-Sulmona, che completerà la Roma-Pescara. La mia città sarà lieta di accoglierla e di salutarla ancora una volta, onorevole ministro, e tanto più grande sarà l'espressione della sua soddisfazione se potrà aver constatato che anche

questo grave e importante problema è stato da lei risolto.

Un'ultima parola, onorevoli colleghi, mi sia consentita a proposito della linea Pescara-Roma. Io che percorro questa linea ogni settimana, mi accorgo sempre di più come sia assurdo parlare di un treno rapido che collega le due città. Non è un rapido, signor ministro, sia perché ferma a molte stazioni e sia perché impiega, per percorrere i 200 chilometri circa del tragitto, 4 ore e mezza. Con la elettrificazione si potrebbe ridurre sensibilmente il tempo di percorrenza. Inoltre sarebbero necessari degli adeguati rimedi, quali ad esempio l'ammodernamento della linea, per consentire una maggiore velocità.

Sono sicuro, onorevole ministro, che ella porrà attenzione anche a questo problema, ma più di ogni altro le rinnovo l'invito a por mente alla soluzione dell'altra questione prima da me prospettata, che è per la mia città di una importanza fondamentale. (*Applausi a destra*).

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

DANTE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi sia consentito, alla fine di questo dibattito, di questo rosario di insoddisfazioni e di querimonie di dare atto all'onorevole ministro della solidarietà e della gratitudine, del gruppo politico che gli ha conferito fiducia, per tutto quanto egli ha fatto in una delle aziende di Stato che tanta parte hanno avuto nella ricostruzione del nostro paese. Ella, onorevole ministro, ha legato il suo nome a quest'opera mirabile di ricostruzione.

Mi ha molto rammaricato l'aver sentito lamentare, anche da oratori del mio stesso settore politico, che in Sicilia si è fatto poco nel campo ferroviario. Queste affermazioni, onorevoli colleghi, sono, ormai, un luogo comune! Se si pensa alle condizioni delle ferrovie siciliane — al pari di quelle di tutto il paese — prima della guerra ed alle immani distruzioni provocate dagli eventi bellici, se si pensa che, nell'immediato dopoguerra, non disponevamo neppure di una nave traghetto per il servizio di linea nello stretto, e misuriamo le poderose realizzazioni di oggi, con il metro di quelle distruzioni, non possiamo non compiacerci di quanto è stato fatto.

La Messina-Palermo è stata completamente elettrificata ed in parte sia pure minima, ha visto realizzato il doppio binario; al quale proposito ho appreso con via soddisfazione, onorevole ministro, che ella ha accettato un ordine del giorno con cui si impegna di portare a compimento l'ulteriore raddoppio

della Altavilla-Milicia-Palermo. Anche la Messina-Catania è stata elettrificata. Abbiamo avuto la soddisfazione di vedere inaugurata una ferrovia, per la quale si erano posate tante prime pietre (e la prima era stata posata, forse, un secolo fa), cioè la Giardini-Randazzo, oggi intesa come Alcantara-Randazzo.

Ella, onorevole ministro, ha un primato per la mia città, perché nel volgere di un anno è venuto a Messina due volte per inaugurare opere che sono decisive per il progresso dei traffici con il Mezzogiorno; progresso auspicato dal relatore (col quale mi compiacio per la relazione, che resta un monumento di diligenza consacrato anch'esso alla storia gloriosa della ricostruzione delle ferrovie): la Messina-Catania e la Alcantara-Randazzo.

Ricordo che nella prima circostanza ella ci disse che entro il 1960 il ministro dei trasporti — che ci auguriamo per soddisfazione del nostro paese ed anche per il buon avvenire della grande azienda che ella amministra, sia sempre lei — inaugurerà la elettrificazione della Catania-Siracusa.

Mi piace ricordare un episodio relativo alla sua visita per la inaugurazione della Messina-Catania. Io ed altri colleghi eravamo venuti per renderle omaggio; ma non ci fu dato di vederla. Ella era sfuggito a tutte le lusinghe che le offriva il salotto messinese, quale consideriamo la città di Taormina; era andato in Calabria a visitare i lavori di raddoppio del binario tra Nicotera e Reggio Calabria, per rendersi conto del lavoro fatto e di quello da fare e per dare testimonianza che il capo della grande amministrazione ferroviaria aveva voluto accostarsi materialmente ai luoghi dove alcuni operai avevano lasciato la vita consacrando col sangue il progresso del popolo italiano. Del resto non vi è progresso che non sia consacrato col sangue dei lavoratori!

Tutto questo ho voluto ricordare, onorevole ministro, a suo onore. Così mi piace ricordare l'impegno che ella ha assunto per la ultimazione del raddoppio della ferrovia Battipaglia-Reggio Calabria.

E una volta che siamo in tema di realizzazioni legate al suo coraggio (per me la centrale del coraggio rimane il cuore) desidero, onorevole ministro, segnalare il problema che è legato alla ferrovia Siracusa-Ragusa-Vizzini. Ne ha parlato il collega Agosta. Si tratta di un'opera che è da tempo in agonia! Anch'io sono dell'avviso che i rami secchi si debbano tagliare. Ma, onorevole ministro, bisogna vedere prima se essi sono realmente secchi o sono senza foglia e possono

rinvire. Se sono realmente secchi non si lasciano appesi all'albero; bisogna avere il coraggio di certe operazioni.

Io ho ricevuto una petizione, che è arrivata anche a lei e dal Presidente della Camera. È la voce accorata di circa un centinaio di famiglie che hanno legato il loro destino a questa agonia. È una ferrovia che è stata chiusa al traffico da parecchi anni. Vi sono un centinaio e più di dipendenti che vivono in una situazione di incertezza. Io non so, onorevole ministro, se sia opportuno che il Parlamento apra un dibattito sulla questione, magari con una mozione, o un'interpellanza affinché il paese sappia le cose come stanno. Ella ha detto una grande frase (ho seguito con particolare attenzione questi dibattiti anche se non ho l'onore di far parte della Commissione dei trasporti), e cioè che « il Parlamento è una finestra spalancata sul paese ». Faremo sapere al paese se questa ferrovia deve essere totalmente eliminata dalle aziende sovvenzionate ed essere quindi smantellata; lo sappiano le famiglie che da essa traggono ancora speranze di vita, e scelgano se necessario altro destino. È doveroso affrontare il problema, onorevole ministro.

Ritengo che la ferrovia possa essere salvata. In un dibattito tenuto in gennaio a Palazzolo Acreide, dibattito che ha visto riuniti i sindaci dei comuni interessati, i presidenti delle tre province interessate — Catania, Siracusa e Ragusa — il problema è stato sceverato e sono state proposte delle soluzioni concrete; tali soluzioni non prevedono il ricorso a provvedimenti di eccezione, o ad aiuti particolari da parte dello Stato, ma il semplice richiamo a provvidenze di carattere normale, a provvidenze legate alla legge del 1952 che tanto scandalizzava il nostro relatore di minoranza.

Ritengo che i principali motivi per cui la ferrovia Siracusa-Ragusa-Vizzini riveste una particolare importanza sociale e deve quindi essere ammodernata, a norma della legge n. 1221, sono questi. Innanzi tutto, essa rappresenta il collegamento diretto di Ragusa con Catania e quindi con il continente, riducendo il percorso fra le due città a poco più di due ore, in luogo delle 5 ore occorrenti (con i treni più celeri) per la via di Siracusa-Noto-Modica più lunga di 75 chilometri. Ella sa, onorevole ministro, che la zona di Ragusa, con quella vicina del Gelese, è diventata una delle zone più importanti della nazione, anche a causa dei fortunati ritrovamenti di petrolio che ci fanno sperare che la nostra regione possa per l'avvenire diventare

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1959

una delle più importanti, sotto il profilo industriale.

Essa collega altresì Ragusa con l'interno della Sicilia, cioè con Caltagirone e la provincia di Enna; e nello stesso tempo con il porto di Siracusa, attraverso un percorso notevolmente più breve nella linea statale. E da Caltagirone si snoda una linea verso Gela, dove una grande azienda di Stato si propone — secondo i programmi annunciati — di realizzare impianti di largo respiro. Inoltre, essa rappresenterà un servizio stabile, confortevole e sicuro per la zona di tutti i monti Iblei, realizzando facili e comode comunicazioni per tutti i centri, nelle diverse ore della giornata, e consentendo così alle popolazioni dei paesi di andare al lavoro e di frequentare le scuole al centro, rientrando la sera nelle loro case.

Infine essa consentirà alla zona intorno a Siracusa di diventare il normale luogo di residenza della popolazione, la quale non può ammassarsi nella città di Siracusa che presenta già gravi problemi di ordine urbanistico. Infatti tale ferrovia collegherebbe rapidamente con il centro di Siracusa il vasto retroterra della città, e specialmente i centri di Floridia e Solarino, permettendo così alle popolazioni di trascorrere il giorno a Siracusa e di pernottare la sera nella abituale residenza periferica.

Onorevole ministro, avrei l'ambizione di affidare a lei, grande avvocato, questa causa. È una causa disperata non perché non sia una causa giusta ma perché reca il dolore e la disperazione di tanta gente. (Le consegno gli opuscoli e relativi allegati del congresso tenuto nello scorso gennaio a Palazzolo-Acreide).

Sono sicuro che ella non resterà insensibile a questa mia invocazione e che porrà allo studio e farà di tutto per risolvere anche questo problema: mi auguro che esso non sia l'ultimo di questa sua felice attività di grande amministratore della cosa pubblica. (*Applausi al centro*).

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

Ha facoltà di parlare l'onorevole Frunzio, relatore per la maggioranza.

FRUNZIO, Relatore per la maggioranza. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, nel prendere la parola a conclusione del compito affidatomi di illustrare il bilancio di previsione del Ministero dei trasporti per l'esercizio 1959-60, sento, innanzi tutto, il dovere di inviare il mio sincero saluto, quale

ferroviere, a tutti i ferrovieri d'Italia, nonché a tutto indistintamente il personale del Ministero dei trasporti, di ogni ordine, che con esemplare dedizione al lavoro e con senso altissimo di responsabilità assolve compiti di vitale importanza per il paese.

E mi sia consentito, parlando per la prima volta in qualità di relatore di un bilancio, di esprimere un saluto al Presidente della Camera onorevole Leone, che è per me esempio di elette virtù.

Rivolgo il mio saluto al senatore Angelini che con competenza e passione indiscussa regge il Ministero dei trasporti, nonché ai sottosegretari onorevoli Colasanto e Fanelli.

Infine sento il dovere di ringraziare tutti i membri della X Commissione che, sotto la illuminata guida dell'onorevole Mattarella, col dibattito in Commissione, hanno reso più facile il mio compito di relatore.

Non per obbedire ad un formale dovere, ma come espressione di sincera riconoscenza, sento di dover ringraziare quanti hanno avuto la cortesia di leggermi, ma soprattutto gli onorevoli colleghi che, mostrando interesse ai molteplici problemi dei trasporti, hanno voluto portare nella discussione il loro contributo alla ricerca delle soluzioni migliori che dei problemi stessi si prospettano, suscitando con i loro interventi proficue chiarificazioni.

In particolare ringrazio coloro che hanno voluto esprimere lusinghieri riconoscimenti alla mia modesta fatica.

Agli onorevoli colleghi che hanno preso parte al dibattito, e avendo trattato i problemi locali o problemi già da me esposti nella relazione, per le risposte confermo quanto detto in essa.

E il mio ringraziamento vada anche all'onorevole Riccardo Lombardi, che è certamente uno dei 'parlamentari più provveduti e competenti in materia sia tecnica sia economica, il quale, avvalendosi anche dell'esperienza acquisita per aver ricoperto la carica di ministro dei trasporti, ha voluto stendere, con l'onorevole Bogoni, una approfondita relazione di minoranza su taluni punti che furono da me illustrati in Commissione e riportati nella mia relazione.

Onorevoli colleghi, la relazione che ho avuto l'onore di redigere non pretende di affrontare e risolvere il complesso e delicato problema dei trasporti, che va assumendo sempre maggiore importanza nel nostro paese, ma intende soltanto portare un contributo alle indicazioni delle principali questioni che nel campo dei traffici terrestri si impongono alla nostra attenzione.

Ovviamente la vastità stessa della materia e la diversità delle soluzioni che, anche sotto un profilo politico-economico o politico-sociale riesce possibile ipotizzare, non rendono facile un incontro delle opposte tesi e delle diverse impostazioni, pur nella presenza della migliore buona volontà e predisposizione. Anche perché talune delle più importanti soluzioni sono indubbiamente legate a problemi di fondo che caratterizzano e differenziano le impostazioni programmatiche e vorremmo dire dottrinali delle diverse formazioni politiche.

Comunque proprio al fine di poter facilitare un giudizio conclusivo sull'attuale dibattito, ritengo doveroso chiarire meglio taluni aspetti della relazione al bilancio dei trasporti che ho avuto l'onore di rassegnare agli onorevoli colleghi.

In tema di ferrovie concesse, tra i problemi più dibattuti, particolare attenzione è stata portata ai rilevanti oneri che comporta il mantenimento in esercizio delle ferrovie secondarie concesse all'iniziativa privata.

Indubbiamente il problema si pone in relazione alla necessità di contenere entro il più ristretto limite l'onere facente carico all'erario compatibilmente con il soddisfacimento del pubblico interesse.

Ed a tale riguardo anche nella mia relazione ho posto in evidenza la necessità di addivenire entro il più breve termine ad una revisione radicale della legge 2 agosto 1952, n. 1221, soprattutto per quanto riguarda la erogazione delle note sovvenzioni. Questa legge ebbe origine dalla riconosciuta necessità di far luogo ad un razionale ed organico ammodernamento delle attrezzature e degli stessi sistemi di esercizio, onde consentire una più moderna ed economica gestione delle linee interessate.

Il problema acquista in sostanza un aspetto squisitamente tecnico e non può trasmettere le impostazioni politiche di fondo.

In particolare non si ritiene che un accentramento della direzione tecnica e la trasformazione in azienda di Stato delle diverse imprese private esercenti le linee in questione possa costituire il rimedio efficace ed efficiente per il risanamento dei *deficit* di bilancio. Invero la gestione privata, per le linee aventi in definitiva interesse locale, appare la più rispondente al soddisfacimento dei particolari interessi economici che determinarono il sorgere della linea stessa.

D'altra parte, la legge 2 agosto 1952, n. 1221, con la quale sono state disciplinate le sovvenzioni alle ferrovie concesse, trova il

suo fondamento nella funzione pubblica del servizio di trasporto in genere e non soltanto di quello delle ferrovie dello Stato, anche se a queste incombono altri obblighi onerosi.

Comunque nella mia relazione ho già ricordato che l'onorevole Angelini ha anche recentemente assicurato al Senato che si è sulla via di eliminare i sussidi integrativi.

Circa l'accordo ferrovie dello Stato-A.N.A. C., recentemente denunziato, desidero ricordare che esso ha dato nel passato già soddisfacenti risultati specialmente in ordine all'adeguamento delle tariffe: un nuovo accordo con l'esperienza dei risultati ottenuti potrebbe essere di notevole contributo al coordinamento tariffario e di servizio fra i due mezzi.

Per quanto attiene alla materia dei noli camionistici, l'onorevole relatore di minoranza sostiene che tali noli « sono caduti al disotto del livello minimo di remunerazione dei capitali e del lavoro impiegati ». Sembra una affermazione difficilmente dimostrabile.

Di contrapposto, una cosa è certa, che l'incremento degli autoveicoli adibiti al trasporto di merci è in continuo costante aumento; infatti, dai 194.000 autoveicoli circolanti nel 1948 — di cui 13.800 adibiti al trasporto merci in conto proprio e 47.000 autorizzati al trasporto merci per conto terzi — abbiamo oggi superato le 544.000 unità, così ripartite: 415.000 conto proprio e 126.000 conto terzi. E tale fenomeno — fenomeno per altro riscontrabile in tutti i paesi europei — anziché dare sintomi di flessione e di arresti, tende continuamente ad espandersi. A riprova di ciò sta la pressante richiesta di nuove autorizzazioni a trasporto di merci per conto terzi che, come è noto, sono sottoposte al blocco.

Per concludere, quindi, sembra strana questa corsa alla professione dell'autotrasporto che, viene detto, non dovrebbe nemmeno coprire le spese di esercizio.

Osiamo affermare che la sensibilità umana supera quasi sempre quelli che non sono altro che degli schemi fissi economici e che, se l'individuo ritiene che nell'autotrasporto troverà un lavoro che gli consenta di vivere e di mantenere la sua famiglia, i fatti, in genere, gli daranno ragione.

D'altra parte, non si può nemmeno sostenere che il Governo italiano pratichi una politica liberistica nei confronti dell'autotrasporto, perché è sempre intervenuto per cercare di limitare quella che, del resto, è una naturale evoluzione, imponendo dei blocchi nel rilascio delle autorizzazioni, blocchi, si badi bene, che riguardano tutte le categorie di veicoli, e, non come erroneamente si

afferma, validi solo per la categoria di autoveicoli oltre i 50 quintali di portata.

Infatti, le autorizzazioni al trasporto merci in conto terzi sono bloccate per gli autoveicoli di portata superiore a 25 quintali fin dal 1949 e soltanto a lunghissimi intervalli il Ministero dei trasporti ha disposto nuove concessioni di autorizzazioni in quantità assolutamente irrilevanti e tali da non soddisfare le numerosissime richieste avanzate.

In merito ai noli camionistici, di cui ho già genericamente parlato, si rileva che nella seconda parte della relazione di minoranza si fa un raffronto fra noli praticati su singole relazioni e costi di esercizio; è noto, però, che la gamma dei noli praticati, riferiti anche alle stesse relazioni, è vastissima e su di essa hanno influenza le diverse situazioni locali, aziendali e tecniche, nonché e principalmente la possibilità di acquisizione del carico di ritorno; un raffronto, quindi, fra costi di esercizio e noli è quanto mai difficile e potrebbe essere adattato a qualunque tesi si voglia sostenere.

Per quanto riguarda poi i costi di esercizio, è da tenere presente che gli stessi rappresentano i costi ideali di una azienda tipo sulla quale gravano gli oneri di esercizio, mentre in realtà l'80 per cento circa dei trasporti professionali viene svolta da aziende a conduzione artigiana.

Altra argomentazione è l'influenza negativa che può avere il peso massimo per asse ammesso in Italia in 10 tonnellate, nei confronti sia della sicurezza della circolazione, sia delle caratteristiche costruttive della strada.

Al riguardo si osserva che, sebbene la convenzione di Ginevra del 1949 abbia fissato 8 tonnellate quale carico massimo per asse nei trasporti internazionali, presentemente la tendenza generale, dato il perfezionamento della tecnica costruttiva durante questi ultimi 10 anni, è orientata ad elevare tale limite a 10 tonnellate.

L'affermazione poi che la maggior parte degli Stati europei ha adottato il limite di 8 tonnellate sembra del tutto gratuita in quanto, ad esempio, la Francia, il Belgio ed il Lussemburgo già prevedono 13 tonnellate per asse, mentre, oltre agli Stati citati nella relazione di minoranza, che poi sono tutti i principali di Europa, i rimanenti, ad eccezione della Germania, ammettono delle ampie deroghe in relazione alle caratteristiche delle strade, come ad esempio la Russia che per le principali strade ammette 10 tonnellate per asse.

Per quanto riguarda poi la comparazione riportata nello specchio contenuto nella relazione concernente le tonnellate-chilometro trasportate su strada e per ferrovia, occorre ricordare che tale comparazione è falsata alla base in quanto non solo sui dati citati è compreso il trasporto in conto proprio, che non può essere considerato come motivo di concorrenza con la rotaia, ma sono compresi altresì tutti i trasporti effettuati da tutta la massa di autoveicoli leggeri che, com'è noto, sono adibiti a trasporti locali evidentemente non sostituibili se non da mezzi a trazione animale.

In merito all'appunto mosso dall'onorevole Lombardi sulla durata del lavoro degli addetti all'autotrasporto di merci, sembra sufficiente ricordare che tutta la materia è allo studio presso il Ministero del lavoro e si ha motivo di ritenere che verrà quanto prima regolamentata in modo soddisfacente.

Circa l'accusa di carenza di rilevazioni statistiche sull'autotrasporto merci, qualora la si esamini con oneste intenzioni, ci si può rendere conto che essa è, se non altro, esagerata. Ciò in quanto finanche in campo internazionale le statistiche esistenti in Italia, curate dall'Ente autotrasporti merci, hanno il riconoscimento della completezza e della piena rispondenza alle primarie esigenze di tali indagini.

Infatti, l'Italia è tra le poche nazioni europee che elabora statistiche atte a delineare la fisionomia del suo parco camionistico, considerato nei diversi aspetti e nelle principali caratteristiche. Non solo, ma è tra le pochissime nazioni nelle quali, sia in riferimento al traffico interno, sia a quello con l'estero, vengono effettuate, con mezzi e metodi aggiornatissimi, frequenti inchieste e rilevazioni appositamente studiate, allo scopo di approntare dati e previsioni soprattutto utili in ordine ai programmi di adeguamento della rete stradale italiana alle sempre nuove esigenze dell'accresciuta circolazione.

L'onorevole Lombardi ha voluto anche porre l'accento sulla incidenza dei sinistri in cui sono coinvolti autocarri ed autotreni, giungendo per altro a conclusioni inesatte ed affrettate.

Pur non sembrando questa la sede più idonea per una simile discussione, non si può non ricordare, per semplice rispetto dell'obiettività, che di fronte ad un aumento del 5,78 per cento del numero degli autocarri e degli autotreni dal 1956 al 1957, gli incidenti stradali in cui essi sono stati coinvolti sono scesi dal 12,1 per cento all'11,8 per

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1959

cento del totale, e quelli mortali dal 18 per cento al 17,9 per cento del totale.

Un ultimo punto che merita un cenno particolare è quello che riguarda l'Ente autotrasporti merci, le cui funzioni nel campo dell'autotrasporto sono state più volte e chiaramente prospettate, anche in questa sede, dall'onorevole ministro. È ovvio che detto ente dovrà sempre più inserirsi nelle pubbliche funzioni che attengono a questo settore di attività, fondamentali per l'economia del paese; sebbene, infatti, si tratti di attività che si svolge sul piano privatistico, si rende necessario un costante ed accurato controllo dello Stato su questo settore e per tale funzione l'utilizzazione dell'E. A. M., ente di diritto pubblico, appare utilissima ed insostituibile, tanto più che attraverso detto organismo può realizzarsi un'efficace e diretta collaborazione fra operatori e amministrazione pubblica.

Ho già accennato nella mia relazione che l'esigenza di porre mano senza ulteriore indugio alla riforma di struttura e dell'ordinamento giuridico dell'azienda ferroviaria, deve ritenersi di carattere pregiudiziale ad ogni altro problema, essendo fuori discussione che ogni e qualsiasi riforma non potrà ritenersi fruttifera di risultati positivi, ove non si siano create le soggettive capacità di attuazione dei nuovi programmi e dei nuovi indirizzi.

Affermata questa esigenza, ritengo però prematuro affrontare in questa sede, e cioè in un dibattito che interessa lo stato di previsione della spesa, il merito di un problema che abbisogna di specifica ed approfondita trattazione. È infatti noto che, essendo ormai scaduti i termini per l'attuazione della legge-delega, dovrà provvedersi con apposita legge all'approvazione del nuovo ordinamento giuridico e strutturale del Ministero dei trasporti.

Vorrei qui invitare l'onorevole ministro a sollecitare gli studi della commissione perché vengano portati presto a termine, in modo che si possa andare incontro anche a questa necessità, bisogna dirlo, unanimemente riconosciuta, con la presentazione del relativo disegno di legge.

Nella mia relazione ritengo di aver posto l'accento con sufficiente chiarezza sulla necessità di addivenire ad un organico, razionale e concreto coordinamento dei trasporti.

È infatti fuori discussione, come già accennavo nella relazione stessa, che l'attuale fase competitiva dei trasporti, lungi dal costituire un fattore di utilità, si risolve in definitiva in un considerevole danno per l'economia

nazionale, per gli stessi operatori del settore ed in definitiva per gli stessi utenti.

Su questo punto occorre per altro sgombrare il terreno da ogni timore che l'invocato coordinamento possa risolversi in una mera azione protezionistica della gestione ferroviaria di Stato.

Nessuno ignora quale sia la funzione, in una moderna economia, della strada e della motorizzazione, a quali considerevoli interessi sociali ed economici del paese sia connessa l'esistenza ed il mantenimento in vita dei trasporti su gomma e soprattutto quali siano i meriti che i traffici su strada possono vantare in relazione allo sviluppo economico del paese. È però evidente che anche tale settore deve essere considerato nell'armonica visione della economia nazionale, soprattutto ai fini della produttività degli investimenti. E a me sembra che, in un paese di scarse risorse come il nostro, questa preoccupazione debba condizionare qualsiasi altro aspetto del problema.

Nella mia relazione ho anche esposto quelli che a mio avviso dovrebbero essere i criteri fondamentali che dovrebbero presiedere a questo invocato coordinamento dei traffici, ponendo particolare accento sulla esigenza di una ponderata ed equilibrata distribuzione degli investimenti produttivi nelle infrastrutture stradali e ferroviarie, di una perequazione degli oneri fiscali e sociali, di una uniformità dei sistemi tariffari e delle condizioni di trasporto. In altre parole, si ritiene che l'auspicata azione di coordinamento debba tendere a creare i presupposti per una organica ed armonica integrazione dei diversi mezzi di trasporto nel superiore interesse dello sviluppo economico e sociale del paese.

Nell'ambito di queste direttrici, ancorate e disciplinate dai necessari presupposti legislativi, si ritiene debba però esser lasciata facoltà ai diversi mezzi di trasporto di trovare il loro naturale assestamento.

A tale riguardo non si può passare sotto silenzio quale sia il tipo di organizzazione di trasporto che nel campo degli autoveicoli e specie nel settore del trasporto merci, si articola molte volte nella piccola impresa a carattere familiare o per conto proprio. In tali condizioni, ogni idea di nazionalizzazione o di rigida disciplina del settore, troverebbe il suo necessario presupposto nella creazione di una organizzazione burocratica, di cui è facile intuire la complessità e la onerosità.

Orbene, per quanto da più parti e da più autorevoli fonti siasi affermato che il servizio dei trasporti non deve tendere al raggiungi-

mento di finalità lucrative ma al soddisfacimento delle esigenze economico-sociali del paese, si ritiene fuori discussione che tali finalità debbano essere raggiunte con la maggiore possibile economia, e nel rispetto delle diverse esigenze.

Affermata pertanto e ribadita la esigenza di addivenire con la maggiore possibile sollecitudine all'attuazione di un piano di concreta attuazione del coordinamento dei traffici strada — rotaia, sulla base dei principi già enunciati, deve escludersi, a mio avviso, ogni forma di intervento che, annullando i benefici della libera e privata iniziativa, tenda a restringere il settore entro i limiti di una prestabilita disciplina, per altro incompatibile con la stessa dinamica evolutiva di una tanto delicata e complessa attività.

Per conseguire tali risultati appare evidente la necessità di accentrare nella stessa autorità la competenza a decidere sulla materia.

Appare fra l'altro indilazionabile la risoluzione di quella esigenza già altre volte invocata, e cioè di porre alla dipendenza del Ministero dei trasporti anche la direzione generale dell'« Anas », alla quale compete, come è noto, di curare la viabilità stradale ed in particolare di predisporre piani per le nuove costruzioni stradali.

Tale coordinamento fra i mezzi di trasporto potrebbe dare luogo anche, ad esempio, alla delimitazione della competenza del trasporto viaggiatori in vista della eventuale sostituzione dei rami secchi delle ferrovie dello Stato. Analogamente potrebbe essere meglio disciplinata la competenza nei trasporti merci in relazione alle distanze.

Desidero però precisare che un vero coordinamento dei trasporti va realizzato attraverso un organo che possa disciplinare tutti i trasporti, terrestri, aerei e marittimi, coordinandone soprattutto gli investimenti.

La politica dei trasporti svolta dal dopoguerra ad oggi può essere rappresentata in tre distinte fasi.

Nessuno può dimenticare che la preoccupazione fondamentale dell'immediato dopoguerra fu quella di ricostruire nel più breve tempo possibile le linee di comunicazioni essenziali all'avvio del processo di ripresa economica del paese.

Tale preoccupazione, vissuta sotto l'assillo di enormi problemi tecnici ed economici da risolvere giorno per giorno, finì per sopravvalicare qualsiasi altro problema o considerazione di indirizzo programmatico nella organizzazione delle strutture e delle attrezza-

ture della nostra viabilità ferroviaria o stradale.

Lo sforzo di ricostruzione, portato a termine con uno slancio ed una passione che rese possibile il raggiungimento di risultati addirittura imprevedibili, fu tale da meritare l'elogio ed il compiacimento di quanti in Italia ed all'estero ebbero la possibilità di prendere atto dei risultati raggiunti in questo campo.

Solo oggi, a distanza di circa quindici anni dalla immane catastrofe da cui siamo mirabilmente risorti, sono stati rilevati taluni errori di impostazione e di programmazione compiuti in quel periodo.

Tra l'altro, parallelamente alla ricostruzione delle strade e delle ferrovie, l'Italia si trovò a dover fronteggiare un imprevisto incremento dei traffici ed il dilagare del fenomeno della motorizzazione individuale e collettiva, pubblica e privata. Radicali mutamenti nelle nostre strutture economiche, negli stessi usi e costumi di vasti strati sociali, nell'orientamento degli scambi internazionali hanno in definitiva reso inattuabile e superata dagli avvenimenti qualsiasi previsione e qualsiasi pianificazione fondata sulle esperienze del passato.

Questo fenomeno del vertiginoso incremento degli scambi e dei trasferimenti delle persone e delle cose non fu invero un fenomeno locale del nostro paese, ma trovò un parallelo nell'andamento dei traffici degli altri paesi europei.

Non si può in questa visione panoramica fare però astrazione dalla peculiare ambientazione del fenomeno nel nostro paese; in particolare la configurazione orografica dell'Italia, accompagnata dal noto fenomeno di scompenso tra l'economia delle diverse regioni, con la conseguente formazione di numerose « sacche » tagliate fuori dalle grandi vie di comunicazione ferroviarie o stradali, mentre da una parte ha favorito il sorgere di particolari economie e di particolari esigenze di traffici, ha, dall'altra parte, reso ancora più difficoltosa ogni possibilità di programmazione su di un piano generale, di un coordinato sviluppo dei diversi mezzi di trasporto.

In tali condizioni, se non può essere approvata ed elogiata, si ritiene possa essere quanto meno compresa e giustificata quella politica che, specie nel passato, si è orientata verso una cauta osservazione del fenomeno, con tendenza a favorire un auto-assessment delle diverse forme di trasporto, tra di loro concorrenti oltre che complementari.

Oggi, a distanza di quindici anni ed esaurita la fase di anormale sviluppo, è più facile, anche sulla scorta di esperienze acquisite nei diversi paesi europei, esprimere dei giudizi, tracciare dei piani, programmare soprattutto una certa politica.

Lo stesso esame dei passati dibattiti, in sede di approvazione degli statuti di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, dimostra d'altra parte che taluni problemi si sono venuti formando nel tempo, man mano che la sensibilità per aspetti prima ignorati della nostra politica dei trasporti, si è meglio delineata negli ambienti economici e politici del paese.

Un altro periodo distinto può essere considerato quello che va dal termine della ricostruzione ad oggi. Esso può chiamarsi il periodo del consolidamento. La concorrenza fra la strada e la rotaia ha avuto i suoi punti culminanti in tale fase, con conseguenze che sembravano talvolta ripercuotersi esclusivamente a danno delle ferrovie dello Stato.

Spetta al ministro Angelini il merito di essere riuscito a fermare tali dannose conseguenze, ottenendo l'approvazione del piano quinquennale che, nelle due fasi previste, assomma per l'ammodernamento della linea e del parco a ben 325 miliardi, nonché il riconoscimento degli oneri extra-aziendali che nello stato di previsione 1959-60 sono calcolati in 55 miliardi.

Con questi favorevoli presupposti possiamo guardare fiduciosi alla terza fase della politica dei trasporti, che dovrà vedere il coordinamento dei trasporti per una migliore distribuzione degli investimenti e dei servizi.

Questa politica, che è la naturale conseguenza di tutto quanto si è svolto finora, trova il Governo ancora una volta impegnato con illuminata saggezza in un attuale e coerente sviluppo della politica dei trasporti.

Spetterà al Parlamento, per quanto di sua competenza, facilitare tale sviluppo, ed agli amministratori il compito di dare al pubblico trasporti sempre più moderni, sicuri, comodi ed economici.

Onorevoli colleghi, sono sicuro che tutti coloro che operano nel campo dei trasporti di ogni grado e categoria saranno sempre all'altezza del compito loro affidato, e, per il loro lavoro talvolta oscuro e difficile, sapranno meritare la stima di tutti gli italiani.

Onorevoli colleghi, con la coscienza di fare cosa giusta, vi invito pertanto a dare il vostro voto favorevole allo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959

al 30 giugno 1960. (*Applausi al centro - Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato alla seduta di domani.

Annunzio di interrogazioni e di una mozione.

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

SEMERARO, Segretario, legge:

Interrogazioni a risposta orale.

« La sottoscritta chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere la ragione del ritardo per la concessione della medaglia al valore al comune di Tolentino (Macerata) per cui la commissione si è dichiarata da molto tempo favorevole. La interrogante fa presente che attorno al problema della ricompensa, la popolazione di Tolentino, che ha lottato eroicamente contro i dedeschi che avevano invaso l'intera zona, ha ritrovata la stessa compattezza di allora e al di sopra dei colori politici e delle fedi religiose attende giorno per giorno l'attestato del grande sacrificio che costò la vita a decine dei suoi migliori figli. Un ulteriore ritardo potrebbe creare un vivo malcontento e potrebbe significare la completa perdita della fiducia verso coloro che oggi occupano il posto di custodi della Repubblica e della Costituzione che prevede riconoscenza per tutti coloro che si distinsero nella lotta affinché l'Italia potesse essere liberata da tutti coloro che l'avevano invasa e da coloro che ne erano la causa. (1735)

« BEI CIUFOLI ADELE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere a che punto sono gli studi per la riforma della legge sulla municipalizzazione, legge che ha ormai oltre mezzo secolo di vita e che richiede urgentemente un aggiornamento. (1736)

« TREMELLONI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del bilancio, per conoscere quale sia l'azione condotta, e quella che ci si propone di condurre, in ordine alla riduzione del prezzo d'uso del capitale, specialmente per il credito a lunga scadenza; e per sapere se si siano esaminate, e come, le possibilità di contrarre il costo di gestione bancaria del danaro, o se si intenda compiere un'indagine sull'attuale costo anche in relazione ai raffronti con gli altri paesi del M.E.C. (1737)

« TREMELLONI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri del bilancio e di grazia e giustizia, per sapere se intendano proporre al Parlamento aggiornate norme legislative intorno alla forma e al contenuto dei bilanci delle società per azioni (articoli 2423, 2424 e seguenti del Codice civile), e alla pubblicazione degli stessi: in particolare, se si intende conseguire una maggiore o meno generica informativa per gli azionisti, informativa che attualmente si manifesta troppo spesso inadeguata alle dimensioni assunte da molte imprese e alle esigenze di una seria azione di allargamento dell'azionariato.

(1738)

« TREMELLONI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro di grazia e giustizia, per sapere se non ritenga opportuno, in attesa della formazione della pianta organica per il personale del tribunale per i minorenni che conferisca contenuto sostanziale alla reiteratamente affermata autonomia di codesto istituto, emanare precise istruzioni per mettere un po' di ordine nella caotica materia del personale del tribunale per i minorenni.

« In particolare, gli interroganti chiedono che:

1°) siano definite le modalità della nomina dei magistrati chiamati a far parte dei tribunali per i minorenni, poiché in alcune Corti la nomina avviene con decreto del Presidente della Repubblica, in altre con decreto del presidente della Corte di appello;

2°) sia disposto che al principio di ogni anno il presidente della Corte di appello, sentito il presidente del tribunale per i minorenni, designi con proprio decreto i funzionari di cancelleria che devono prestare servizio presso il tribunale per i minorenni; che i funzionari in tal modo designati dipendano gerarchicamente dal presidente del tribunale per i minorenni e non possono essere distratti, neppure temporaneamente, per incarichi presso altri uffici se non col consenso del presidente del tribunale per i minorenni.

(1739) « PINNA, AMADEI, BERLINGUER, COMANDINI, MARCIANO, PAOLUCCI, MUSOTTO, SCHIANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'industria e del commercio, per sapere se ha esaminato il recente libro bianco del governo inglese e la proposta relativa alla riorganizzazione di quella industria cotoniera. Se non ritenga, attese le condizioni dell'industria tessile italiana, di proporre analoghi

provvedimenti. Se, infine, stimi opportuno — come sarebbe desiderabile — sottoporre analogo libro bianco al Parlamento, rendendo noti i tentativi sinora compiuti e quelli che si ha in proposito di compiere per sollecitare e sostenere il necessario adeguamento della nostra economia tessile alla nuova situazione produttiva internazionale.

(1740)

« TREMELLONI ».

Interrogazioni a risposta scritta.

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se non ritenga opportuno abrogare il vincolo di cui all'articolo 14 del regio decreto 3 giugno 1940, n. 1357, che regola l'applicazione della legge 29 giugno 1939, n. 1497, sulla protezione delle bellezze naturali dell'isola d'Elba, in considerazione di quanto segue:

tale vincolo, in vigore da oltre 10 anni, ha ormai raggiunto le finalità previste, sotto la direzione della Soprintendenza di Pisa, tutelando il paesaggio e impedendo il sorgere disordinato di nuove costruzioni;

detto vincolo era un provvedimento straordinario che si imponeva nell'immediato dopoguerra per regolare, orientare e guidare la ricostruzione edilizia nell'isola d'Elba, ma tale funzione si è venuta esaurendo ed annullando con il passare degli anni;

le linee orientatrici del vincolo per la ricostruzione e le nuove costruzioni all'Elba hanno ormai impresso un carattere peculiare e duraturo allo sviluppo edilizio isolano;

tali linee saranno salvaguardate per il futuro dalla vigilante azione dei comuni e dell'Ente valorizzazione isola d'Elba, il quale sta provvedendo alla compilazione del piano territoriale di coordinamento a norma della sua legge istitutiva;

il vincolo sopra citato comporta solamente ormai delle lunghe e talora dispendiose pratiche tra l'Elba e la Soprintendenza di Pisa;

l'isola d'Elba è zona veramente depressa tanto da essere inclusa nei benefici della Cassa per il Mezzogiorno.

(7519) « GENNAI TONIETTI ERISIA, LUCCHESI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se risulti al suo dicastero la grave situazione di instabilità in cui trovansi attualmente gli insigni monumenti della basilica

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1959

di San Bernardino e di Santa Maria di Collemaggio e se, in caso affermativo, stiano per essere adottati provvedimenti immediati, anche di carattere straordinario, per evitare che tali opere d'arte abbiano a subire danni irreparabili.

« Gli interroganti chiedono inoltre se non si ritenga necessario porre allo studio un piano organico di lavori, da realizzare anche gradualmente, al fine di assicurare la integrità dei predetti monumenti al patrimonio artistico nazionale.

(7520)

« NATALI, FRACASSI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei lavori pubblici e del tesoro, per conoscere quali provvedimenti intendono adottare per ovviare ai gravi inconvenienti esistenti nel comune di Monte Urano, dove la mancata costruzione di reti di distribuzione dell'acqua è fonte di grave e giustificato malcontento nella popolazione.

« Già da tempo l'adduttrice principale dell'acquedotto del Tennacola, i cui lavori sono stati eseguiti dall'omonimo consorzio con sede in Sant'Elpidio a Mare (Ascoli Piceno), è giunta nella torre e serbatoio del comune di Monte Urano; tuttavia, l'acqua non può essere erogata alla popolazione perché mancano le condutture.

« L'interrogante chiede ai ministri se sono a conoscenza che:

1°) per la costruzione delle reti di distribuzione interna sono stati fatti due progetti: un primo progetto esecutivo per lire 20 milioni; un secondo progetto esecutivo di completamento per lire 8 milioni;

2°) il Consorzio per l'acquedotto del Tennacola ha già da tempo approvato i progetti anzidetti per cui lo Stato ha concesso al consorzio stesso i benefici delle leggi 3 agosto 1949, n. 589, e 29 luglio 1957, n. 635;

3°) in data 15 settembre 1958 il progetto è stato inoltrato al superiore Ministero per le determinazioni di competenza; successivamente, con lettera del 18 settembre 1958, il consorzio rendeva noto che il progetto esecutivo relativo ai 20 milioni era già stato approvato dal competente Genio civile e dal Provveditorato alle opere pubbliche di Ancona.

« Poiché, fino ad oggi, nulla è stato fatto per porre fine alle gravissime e insalubri condizioni di disagio idrico in cui gli abitanti del comune di Monte Urano sono costretti a vivere, si conclude chiedendo un autorevole e pronto intervento affinché i lavori

di ampliamento della rete di distribuzione idrica interna di quel comune abbiano finalmente inizio.

(7521)

« SANTARELLI EZIO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere quali interventi urgenti, anche di carattere straordinario, abbia deciso di disporre per evitare che danni irreparabili possano verificarsi alle note basiliche di San Bernardino e di Santa Maria di Collemaggio in L'Aquila in conseguenza del loro stato di instabilità denunciato dagli organi tecnici.

(7522)

« NATALI, FRACASSI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per sapere se non intenda intervenire per meglio regolarizzare e potenziare l'attività del Circolo per la motorizzazione civile di Brescia nei rapporti con gli utenti della zona di sua competenza.

« L'interrogante fa presente, per esempio, che il « Circolo » di Brescia invia un suo funzionario a Cremona nei giorni di martedì e giovedì, permanenze insufficienti per soddisfare le richieste degli utenti per cui lo stesso funzionario si trova nella pratica impossibilità di compiere fino in fondo il suo dovere e il suo lavoro tecnico.

« L'attività di collaudo, di revisione, di esame per il rilascio di patenti è tale per cui gli utenti vengono continuamente rinviati o costretti ad attese estenuanti con grave perdita di tempo, mentre il funzionario non è in grado di compiere appieno il suo lavoro di collaudo e di revisione, in aumento continuo tra l'altro, per l'entrata in vigore del nuovo codice della strada.

« L'interrogante ritiene indispensabile che il Circolo per la motorizzazione civile di Brescia stabilisca permanenze più frequenti per Crema e Casalmaggiore, mentre per Cremona le stesse debbano avere luogo tutti i giorni della settimana allo scopo di ovviare a quegli inconvenienti lamentati e seriamente criticati dagli utenti e dalla pubblica opinione.

(7523)

« FOGLIAZZA ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste e delle finanze, per sapere:

a) se sono a conoscenza dei gravissimi danni arrecati alle colture cerealicole e leguminose in agro di Orsara di Puglia (Foggia) dalla diffusione di agenti morbosi, e da recente alluvione cui si è accompagnata violen-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1959

tissima grandinata che, in molti campi, ha distrutto la totalità dei prodotti, mettendo alla disperazione centinaia di famiglie di piccoli e medi agricoltori;

b) quali provvedimenti intendano adottare in favore delle categorie colpite e, in particolare se non ritengano opportuno:

1°) di concedere larghi sussidi ai contadini, al fine d'indennizzarli, almeno in parte, del raccolto andato perduto;

2°) di disporre che le residue quantità di cereali, non andate distrutte, siano conferite agli ammassi, con pagamento del prezzo ufficiale per questi stabilito;

3°) di sospendere il pagamento delle imposte dirette sui terreni e sul reddito agrario e delle relative sovrimposte e supercontribuzioni, per le rate scadute e da scadere, ratizzando il pagamento con lunga dilazione, ove non ne sia possibile l'annullamento. (7524)

« KUNTZE, MAGNO, CONTE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri del lavoro e previdenza sociale e delle partecipazioni statali, per conoscere le misure che intendono adottare allo scopo di impedire che i lavoratori dell'Ilva Bagnoli (Napoli) siano sottoposti a vessazioni e pressioni d'ogni genere.

« Un esempio particolare è di questi giorni: un gruppo di lavoratori sono stati invitati nell'ufficio del capo del personale dottor Salvi a licenziarsi dimettendosi volontariamente. Questi lavoratori si sono rifiutati di farlo e sono stati minacciati di licenziamento.

« Ciò avviene continuamente e spesso accade che i lavoratori siano anche offesi dal capo del personale con parole irriguardose e addirittura volgari.

« L'interrogante chiede provvedimenti severi allo scopo di garantire ai lavoratori i loro diritti contrattuali e di tutelare la loro dignità continuamente lesa.

(7525)

« FASANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il ministro senza portafoglio per la riforma della burocrazia, per conoscere se intendano promuovere i necessari provvedimenti legislativi — in armonia ad una vecchia proposta in sede di trattative sindacali per i miglioramenti agli statali — per il mantenimento dell'aggiunta di famiglia per i figli a carico fino al ventiquattresimo anno di età, purché siano studenti universitari, e per portare, sempre per

i figli universitari, al venticinquesimo anno di età il limite massimo per la concessione ferroviaria a tariffa 51.

« L'interrogante chiede, inoltre, se non si ritenga opportuno che l'aggiunta di famiglia per i genitori a carico sia estesa anche a quelli non conviventi sotto lo stesso tetto.

(7526)

« ROMUALDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere i motivi per i quali il professor Ugo Redanò è stato sospeso dalla cattedra di Pedagogia che teneva da dodici anni presso l'università di Roma; e se tale sospensione, decretata dal consiglio dei professori della facoltà di filosofia, non sia per caso in relazione a talune accuse di carattere politico mosse al professor Redanò da circoli e da giornali comunisti della capitale.

(7527)

« ROMUALDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se non ritenga di intervenire, con tutta sollecitudine, a favore degli abitanti della frazione Prateria del comune di San Pietro di Caridà in provincia di Reggio Calabria, dove, a causa del nubifragio abbattutosi nella zona, nei giorni scorsi, 15 famiglie sono rimaste senza tetto, prive di tutto.

« S'impone, in un centro dove la sola costruzione in muratura è rappresentata dall'asilo che la pietà e la solidarietà cristiana è riuscita ad erigervi, un adeguato piano di costruzioni di case popolari e popolarissime per sottrarre quella generosa popolazione a una depressione secolare.

« Né è a tacere che la località è tra le più incomparabili della provincia, a 700 metri, tra boschi secolari, richiamo di evidente successo turistico.

(7528)

« REALE GIUSEPPE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se è al corrente del fatto che, malgrado l'ingente somma spesa, e dopo circa cinque anni di lavoro, l'acquedotto consorziale Interamna non funziona ancora;

per sapere, inoltre, i motivi per cui: le bocche di stramazzo e le vasche di distribuzione di nuova costruzione, del ripartitore di Monte Porchio non funzionano; l'impresa cui sono affidati i lavori non ha provveduto ad

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1959

espropriare il terreno attiguo al serbatoio di Sant'Apollinare, su cui si trovano stalle e concimaie, il cui scolo potrebbe inquinare l'acqua, ed inoltre l'impresa stessa non ha ultimato i lavori di riparazione cominciati nel 1954; il tratto Cimitero Sant'Ambrogio, centro completamente nuovo, della lunghezza di circa 800 metri, alla prova è risultato inefficiente, e spesso i tubi scoppiano;

per sapere, infine, per quanto tempo ancora i comuni consorziati resteranno senz'acqua.

(7529)

« ALMIRANTE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere quali provvidenze saranno disposte a favore dei coltivatori diretti della provincia di Salerno duramente colpiti dalle ultime perturbazioni atmosferiche. L'interrogante fa rilevare che nell'agro di Buccino e di Eboli i prodotti sono andati distrutti al cento per cento e che quindi, specialmente per dette zone, le chieste provvidenze devono essere disposte con la massima urgenza, in quanto vengono proprio in questi giorni a scadere i debiti contratti nell'inverno, nonché quelli relativi ai canoni di affitto, all'acquisto di sementi e concimi, alle imposte, tasse e contributi vari.

(7530)

« CACCIATORE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere le ragioni della forte riduzione disposta per la provincia di Asti del quantitativo di grano da conferire all'ammasso per il 1959 (quintali 13.500) rispetto a quello del 1958 (quintali 23.000) e se intende accogliere la richiesta di adeguato aumento di detto contingente, che risulta essere stata formulata all'unanimità dal Comitato provinciale di ammasso.

« L'interrogante inoltre, riferendosi alla decisione adottata a maggioranza dal Comitato provinciale di Asti, su proposta dello stesso prefetto, nella seduta del 26 giugno 1959, secondo la quale vengono escluse dal diritto al conferimento di un quantitativo qualsiasi le aziende con meno di quattro giornate di seminativo;

considerato che tale provvedimento, a parte la sua legittimità o meno, viene a colpire circa l'80 per cento delle aziende della provincia di Asti, ove è prevalente in senso assoluto la piccola proprietà coltivatrice;

considerato ancora che il provvedimento è in stridente contrasto con le istruzioni che il ministro dell'agricoltura assicurò di avere impartito ai prefetti a favore delle piccole aziende contadine;

chiede di conoscere se il ministro intenda intervenire d'urgenza perché sia annullata la decisione suddetta e perché vengano effettivamente adottati provvedimenti atti a favorire adeguatamente i piccoli e medi produttori di grano.

(7531)

« VILLA GIOVANNI ORESTE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se sia a conoscenza che l'amministrazione comunale, l'amministrazione provinciale e l'amministrazione dell'ospedale civile di Brescia — in dispregio alla legge sul collocamento obbligatorio dei mutilati ed invalidi di guerra — sono scoperte di alcune centinaia di unità e non intendono far fronte ai precisi obblighi di legge mentre numerosi sono i mutilati e invalidi di guerra disoccupati, in godimento quindi dell'assegno di collocamento;

per conoscere quali provvedimenti intenda prendere per obbligare dette amministrazioni ad applicare finalmente la legge sul collocamento obbligatorio e senza operare discriminazione alcuna.

(7532)

« NICOLETTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se è a sua conoscenza l'azione intimidatoria, contraria ai principi fondamentali della nostra Costituzione, svolta contro i propri dipendenti dalla ditta Way-Assauto di Asti in occasione del recente sciopero nazionale dei metallurgici.

« Considerato che la direzione della Way-Assauto, mentre a mezzo di un volantino a sua firma, inserito nella busta paga, minacciava apertamente di licenziamento coloro che avessero scioperato, con il pretesto che l'agitazione in corso provocava una riduzione delle commesse, contemporaneamente faceva sapere ai suoi dipendenti che avrebbe provveduto ad assumere al lavoro i figli di quegli operai che si fossero astenuti dallo sciopero;

considerato che l'atteggiamento della stessa direzione ha suscitato forte indignazione in tutta la cittadinanza che ha trovato eco anche in manifesti pubblici di deplorazione a firma della presidenza provinciale delle « Acli » e di consiglieri comunali di vari gruppi;

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1959

l'interrogante chiede quali provvedimenti il ministro intenda adottare o promuovere contro chi si è reso responsabile di tali violazioni delle leggi dello Stato, e ciò anche ad evitare per l'avvenire che le libertà costituzionali siano ancora offese a danno dei lavoratori e dei loro diritti di cittadini.

(7533)

« VILLA GIOVANNI ORESTE ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se sia a conoscenza che la previdenza sociale, a seguito della sentenza della Corte costituzionale che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'articolo 26 del decreto del Presidente della Repubblica n. 818 del 1957, ha ripristinato le pensioni di invalidità a decorrere dal 1° maggio 1959;

per sapere se non ritenga errato questo procedimento del consiglio di amministrazione dell'Istituto nazionale della previdenza sociale e se non ritenga necessario intervenire per indurlo a prendere i necessari provvedimenti atti ad andare incontro alle legittime aspettative dei pensionati, rimborsando ad ognuno di essi i ratei di pensione ingiustamente trattenuti.

(7534)

« NICOLETTO, BRIGHENTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro degli affari esteri, per sapere se è informato dei pietosi incidenti avvenuti in occasione di partenze per l'estero di minori italiani, ingaggiati a scopo di adozione per conto di stranieri.

« L'interrogante desidera conoscere se il ministro intende intervenire per far cessare simili trasferimenti, che assumono talvolta il carattere commerciale, adoperandosi d'accordo con il ministro dell'interno, a rendere più facili le adozioni nell'ambito della nazione italiana.

(7535)

« RUSSO SALVATORE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere quali provvedimenti si intenda adottare di fronte alla richiesta, che risulta pervenuta, da parte di numerosi insegnanti di ruolo, abilitati per cattedra diversa da quella attualmente occupata, i quali aspirano ad essere facoltati ad occupare la cattedra per la quale possiedono l'abilitazione, sempre che questa sia stata conseguita con votazione non inferiore ad otto decimi. Tanto in virtù di ovvie preoccupazioni di equità.

(7536)

« TANTALO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se e quali provvedimenti intenda adottare in favore dei professori supplenti che hanno insegnato ininterrottamente in istituti parificati per cinque anni e che sono stati esclusi dalla abilitazione didattica perché il quinquennio di insegnamento, invece di finire il 1954-55, è terminato il 1955-56 e che da tre anni provvisoriamente e saltuariamente insegnano in istituti statali, i quali aspirano alla formazione di una seconda graduatoria provinciale, quale quella che è stata disposta per i diplomati nella sessione di luglio 1959 presso l'istituto superiore di educazione fisica.

« L'interrogante ritiene che la questione meriti l'attento esame del ministro per evidenti ragioni morali.

(7537)

« TANTALO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri del lavoro e previdenza sociale e dei lavori pubblici, per sapere:

1°) se è a loro conoscenza che le case I.N.A., cantiere 8146, primo, secondo, terzo e quarto lotto, di Cerignola, per un complesso di ben 186 appartamenti, sono costruite in maniera tale da suscitare continue lamentele fra gli assegnatari delle stesse, e che tali lamentele sono cominciate subito dopo l'assegnazione delle case stesse; in seguito a tali lamentele ci furono dei sopralluoghi tecnici, che riconobbero la necessità di restauri: nella relazione del direttore dell'ufficio tecnico comunale, fra l'altro, si legge: « ...in alcune camere delle abitazioni dei signori Guida Francesco, Manzi Vincenzo e Cifariello Giuseppe, poste all'ultimo piano degli stabili I.N.A.-Casa (via Circonvallazione, scale D/8, E/8), si notano larghe chiazze di umido con stillicidio di acqua piovana proveniente dal sovrastante terrazzo; che tale inconveniente, se non eliminato, oltre ad essere pregiudizievole alla salute degli abitanti, potrebbe arrecare grave danno al mobilio ed alle suppellettili... »;

2°) se sanno che malgrado tali sopralluoghi fossero espletati il 12 giugno 1957, con l'esito di cui sopra, solo all'inizio del corrente anno 1959 la gestione I.N.A.-Casa provvide a dare corso ai relativi lavori, costringendo in tal maniera, nelle more, gli assegnatari a spendere in proprio per riparazioni di fortuna, ed a subire il danno sopra detto. Tali lavori tuttavia furono eseguiti male, tanto che alle prime piogge in alcuni appartamenti si ripresentarono i lamentati inconvenienti, con

particolare gravità in quello del signor Di Corcia Francesco;

3°) se è loro intenzione intervenire per appurare di chi le gravi responsabilità di quanto topra.

(7538)

« CONTE ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere se ritenga di poter a breve scadenza provvedere all'istituzione di un treno inteso ad assicurare adeguata coincidenza verso Vicenza all'ET 498, giungente a Padova alle ore 23,38 e a sua volta in coincidenza a Bologna con il rapido NM, in partenza da Roma alle 17,45.

« Attualmente infatti ai viaggiatori diretti a Vicenza, e provenienti da Roma o Bologna con le citate comunicazioni, si rende necessario sostare a Padova sino alle ore 1,06, ora di partenza del D 408, con evidente disagio.

« Gli interroganti fanno presente che la utilità del nuovo servizio invocato è dimostrata anche dal favore e dal successo che ha seguito alla istituzione dell'AT 135 (in partenza da Vicenza alle ore 17,26 e in arrivo a Padova alle ore 17,50), con cui venne assicurata comoda coincidenza con l'R 496 (in partenza alle ore 17,56) e quindi, a Bologna, col rapido MR.

« Certi che le fondate ragioni di Vicenza verranno tenute concretamente e sollecitamente presenti.

(7539) « BREGANZE, CENGARLE, FORNALE ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere se e con quali provvedimenti intende intervenire a favore dell'agricoltura delle provincie di Ragusa duramente colpite dal recente maltempo, che ha distrutto gran parte del raccolto dei cereali, dei primaticci, dell'uva da tavola e da vino, degli agrumi e seriamente compromessa la produzione dell'olio.

(7540)

« GATTO VINCENZO, FAILLA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere in quale modo e con quali mezzi il collegio universitario « Don Nicola Mazza » ha potuto, in un breve volger di tempo, svilupparsi a tal punto da occupare attualmente un imponente complesso di costruzioni nella via Savanarola della città di Padova.

« In particolare l'interrogante chiede di conoscere:

1°) in base a quale legge dello Stato coddesto collegio ha potuto godere di un bene

demaniale costituito dall'area e dalle costruzioni dell'ex caserma San Marco danneggiate in conseguenza degli eventi bellici, e su questo bene elevare la sua sede;

2°) in virtù di quali leggi o per mezzo di quali fondi del Ministero della pubblica istruzione e iscritti in quale capitolo del bilancio dello stesso dicastero dell'epoca (1954-1955 e seguenti) il detto collegio ha potuto insediarsi « nella sede appropriata e funzionale che il Ministero della pubblica istruzione apprestò provvidamente » come si può leggere in una circolare redatta dalla direzione dello stesso istituto.

(7541)

« Busetto ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della sanità, per conoscere i provvedimenti che sono stati presi e quelli che si intendono adottare per combattere e contenere la recrudescenza del morbo poliomielitico verificatosi in provincia di Teramo ed in particolare nel comune di Cermignano ove si sono verificati cinque decessi.

(7542)

« DELFINO ».

Mozione.

« La Camera,

considerato che a Reggio Calabria è stata istituita e funziona da tempo una sezione di Corte di appello con giurisdizione limitata all'ambito del tribunale di Reggio Calabria, comprendente la città capoluogo ed i comuni del territorio;

ritenuto che le categorie interessate ed i rappresentanti delle popolazioni di Locri e di Palmi, sedi entrambi di tribunale, hanno chiesto che la loro circoscrizione giudiziaria sia aggregata a quella della Corte di Reggio Calabria;

che tale legittima aspirazione ha il conforto della disposizione prevista dall'articolo 4 della legge sulla revisione delle circoscrizioni giudiziarie 24 dicembre 1956, n. 1443, che prevede di tener presenti le esigenze delle popolazioni e soprattutto la facilità delle comunicazioni;

ritenuto che la distanza tra Palmi e Reggio Calabria è di chilometri 40 mentre quella tra Palmi e Catanzaro è di chilometri 140 circa e che le comunicazioni fra i due centri più che difficoltose sono proibitive;

che parimenti deve dirsi per le comunicazioni tra Locri e Reggio Calabria e tra Locri e Catanzaro;

ritenuto che per effetto delle numerose circoscrizioni di tribunali che fanno capo alla Corte di appello di Catanzaro e come conseguenza delle difficoltà delle comunicazioni, presso quella Corte di appello è giacente un preoccupante carico di arretrato, con severo pregiudizio del normale corso della giustizia e dei diritti del cittadino, essendosi anche verificato che detenuti siano stati giudicati in appello dopo 5-6 anni e siano stati trovati innocenti dopo avere sopportato tanta ingiusta carcerazione;

ritenuto che i fori di Reggio Calabria, Locri e Palmi, da circa sei mesi sono in agitazione, con il nobile intento di richiamare l'attenzione delle autorità competenti sulla legittima aspirazione; che l'amministrazione comunale di Reggio Calabria è ricorsa alla estrema misura di rassegnare le dimissioni,

impegna il Governo

a prendere atto delle legittime richieste delle popolazioni di Locri e di Palmi e, dando esecuzione al preciso disposto dell'articolo 4 della legge 24 dicembre 1956, n. 1443, decreti l'aggregazione dei tribunali di Locri e di Palmi alla sezione della Corte di appello di Reggio Calabria.

(46) DANTE, REALE GIUSEPPE, D'AMBROSIO, GIGLIA, BARBACCIA, DI LEO, VINCELLI, ROMANO BARTOLOMEO, BARBERI, TRIPODI, SALUTARI ».

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

Per la mozione, sarà fissato in seguito il giorno della discussione.

La seduta termina alle 23,30.

Ordine del giorno per le sedute di domani.

Alle ore 9,30 e 16:

1. — Svolgimento della proposta di legge:

BUCALOSI ed altri: Concessione di un contributo straordinario di 35 milioni per la organizzazione in Roma del XII Congresso Biennale dell'International College of Surgeons (Congresso Internazionale di Chirurgia) (1426).

2. — Discussione delle proposte di legge:

SEGNI e ERMINI: Contributo straordinario dello Stato alla spesa per commemorare il primo centenario dell'Unità nazionale (32) — *Relatore: Baldelli.*

PITZALIS: Abrogazione del decreto luogotenenziale 23 ottobre 1944, n. 337, che istituisce un ruolo transitorio di bibliotecari aggregati e sistemazione del personale del ruolo stesso (599) — *Relatore: Gaudioso;*

3. — Seguito della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 (*Approvato dal Senato*) (1325) — *Relatori: Frunzio, per la maggioranza; Lombardi Riccardo e Bogoni, di minoranza.*

4. — Discussione del disegno di legge:

Interventi in favore dell'economia nazionale (*Urgenza*) (1409).

5. — Votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero della sanità per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 (*Approvato dal Senato*) (1213);

Stato di previsione della spesa del Ministero del commercio con l'estero per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 (*Approvato dal Senato*) (1288);

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'industria e del commercio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 (*Approvato dal Senato*) (1289).

6. — Discussione dei disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 (*Approvato dal Senato*) (1310) — *Relatori: Sammartino, per la maggioranza; Francavilla, di minoranza;*

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'agricoltura e delle foreste per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 (*Approvato dal Senato*) (1269) — *Relatori: Aimi, per la maggioranza; Rivera, di minoranza;*

Stato di previsione della spesa del Ministero delle partecipazioni statali per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 (*Approvato dal Senato*) (1201-1201-bis) — *Relatore: Biasutti.*

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1959

7. — *Seguito della discussione di mozioni, di interpellanze e di interrogazioni.*

8. — *Discussione dei disegni di legge:*

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo integrativo del Trattato di amicizia, commercio e navigazione tra la Repubblica italiana e gli Stati Uniti d'America del 2 febbraio 1948, concluso a Washington il 26 settembre 1951 (537) — *Relatore:* Vedovato;

Adesione allo Statuto del Centro internazionale di studi per la conservazione ed il restauro dei beni culturali, adottato a New Delhi dalla Conferenza generale dell'U.N.E.S.C.O. nella sua IX Sessione, ratifica dell'Accordo tra l'Italia e l'U.N.E.S.C.O. per disci-

plinare l'istituzione e lo statuto giuridico del Centro suddetto sul territorio italiano, concluso a Parigi il 27 aprile 1957 ed esecuzione dello Statuto e dell'Accordo suddetti (541) — *Relatore:* Vedovato;

Delega al Governo ad attuare la revisione delle vigenti condizioni per il trasporto delle cose sulle ferrovie dello Stato (549) — *Relatore:* Lombardi Ruggero.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI