

CCCXXI.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI VENERDÌ 15 LUGLIO 1960

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE BUCCIARELLI DUCCI

INDICE

	PAG.
Disegni di legge:	
(Deferimento a Commissione)	16025
(Presentazione)	16007
(Trasmissione dal Senato)	15991
Disegno di legge costituzionale (Discussione):	
Assegnazione di tre senatori ai comuni di Trieste, Duino Aurisina, Monrupino, Muggia, San Dorligo della Valle e Sgonico (1846-B)	15992
PRESIDENTE	15992
COSSIGA, <i>Relatore</i>	15992
FERRARI AGGRADI, <i>Ministro delle partecipazioni statali e ad interim dei trasporti</i>	15992
Disegno di legge (Seguito della discussione):	
Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961 (1974)	15992
PRESIDENTE	15992
COLASANTO	15992
CONCAS	16007
ALPINO	16015
DELFINO	16020
BARDANZELLU	16025
Proposte di legge:	
(Annunzio)	15991
(Deferimento a Commissione)	16025
(Trasmissione dal Senato)	15991
Corte costituzionale (Annunzio di sentenze)	15992

La seduta comincia alle 10.

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

Trasmissione dal Senato.

PRESIDENTE. Comunico che il Senato ha trasmesso i seguenti provvedimenti:

Senatore AMIGONI: « Sostituzione dell'articolo 7 della legge 13 agosto 1959, n. 904, concernente esenzione dall'imposta di consumo per i materiali occorrenti per la costruzione, manutenzione e riparazione delle strade ed autostrade eseguite dall'A.N.A.S. » (*Approvata da quella VII Commissione*) (2352);
« Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 giugno 1960, n. 589, portante modificazioni alle aliquote di tasse speciali per contratti di Borsa su titoli e valori stabilite dalla tabella A, allegata alla legge 10 novembre 1954, n. 1079 » (*Approvato da quel Consesso*) (2354);

« Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 giugno 1960, n. 590, recante diminuzioni dell'imposta di fabbricazione su alcuni prodotti petroliferi » (*Approvato da quel Consesso*) (2355).

Saranno stampati, distribuiti e trasmessi: il primo, alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede; gli altri, alle Commissioni competenti, in sede referente.

Annunzio di una proposta di legge.

PRESIDENTE. È stata presentata la proposta di legge:

ROCCHETTI ed altri: « Norme integrative della legge 15 febbraio 1958, n. 46, in materia

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1960

di pensioni ordinarie a carico dello Stato » (2353).

Sarà stampata, distribuita e, poiché importa onere finanziario, ne sarà fissata in seguito la data di svolgimento.

Annuncio di sentenze della Corte costituzionale.

PRESIDENTE. Comunico che, a norma dell'articolo 30 della legge 11 marzo 1953, n. 87, il presidente della Corte costituzionale, con lettere del 13 luglio 1960, ha trasmesso copia delle sentenze depositate nella stessa data in cancelleria, con le quali la Corte ha dichiarato l'illegittimità costituzionale:

del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1952, n. 4324 (espropriazione in favore dell'Ente per la colonizzazione del delta padano) (sentenza 25 giugno 1960, n. 56);

del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1952, n. 1287 (espropriazione in favore dell'Ente per la colonizzazione del delta padano) (sentenza 25 giugno 1960, n. 57).

Discussione del disegno di legge costituzionale: Assegnazione di tre senatori ai comuni di Trieste, Duino Aurisina, Monrupino, Muggia, San Dorligo della Valle e Sgonico (1846-B).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge costituzionale, approvato dal Senato, in prima deliberazione, nella seduta del 16 dicembre 1959; modificato dalla Camera, nella seduta del 17 febbraio 1960; modificato dal Senato, nella seduta del 9 giugno 1960: Assegnazione di tre senatori ai comuni di Trieste, Duino Aurisina, Monrupino, Muggia, San Dorligo della Valle e Sgonico.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Non essendovi iscritti a parlare, la dichiaro chiusa.

La Commissione ha dichiarazioni da fare ?

COSSIGA, Relatore. Signor Presidente, mi limiterò a ricordare che il presente disegno di legge costituzionale ci è stato restituito dal Senato, il quale ha ritenuto di dover reintrodurre la disposizione transitoria che era stata soppressa dalla Camera nella prima approvazione di questo provvedimento.

La Commissione, pur ritenendo che questo disegno di legge costituzionale non sarebbe la sede più adatta per disposizioni di tale

natura, e pur opinando che questa disposizione urti contro i canoni della tecnica legislativa, ha ritenuto, per abbreviare l'iter già di per sé lungo del disegno di legge costituzionale, di proporre all'Assemblea l'approvazione.

Richiamo l'attenzione dell'Assemblea sul fatto che con la deliberazione che andiamo a prendere viene a concludersi l'iter della prima approvazione del disegno di legge costituzionale, in modo tale che decorrono i tre mesi per la seconda lettura da parte di questa Camera.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare ?

FERRARI AGGRADI, Ministro delle partecipazioni statali e ad interim dei trasporti. Il Governo concorda con le conclusioni della Commissione.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'unica modificazione introdotta dal Senato. Essa è rappresentata dalla seguente disposizione transitoria (articolo 2), che la Camera aveva soppresso e che il Senato ha ripristinato:

« La presente legge si applica anche per l'integrazione del Senato in funzione al momento della entrata in vigore della legge ordinaria recante le norme per l'elezione dei senatori assegnati alla circoscrizione di Trieste ».

Pongo in votazione questa modificazione.
(È approvata).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in altra seduta.

Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei trasporti (1974).

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

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

COLASANTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, prima di tutto devo esprimere il mio compiacimento e porgere le mie congratulazioni all'onorevole Bartolomeo Romano per la sua relazione, che ha tenuto conto della discussione svoltasi in Commissione e ha spaziato in tutte le attività del Ministero, formulando utilissimi suggerimenti.

Il ministro dei trasporti, onorevole Ferrari Aggradi, parlando su questo bilancio nella X Commissione, ha pregiudizialmente riconosciuto l'importanza dei trasporti come parte integrante del sistema e dello sviluppo

economico. Ciò postula una politica dei trasporti con proprie scelte (come giustamente rilevava l'economista Ferrari Aggradi), scelte nel quadro della politica economica generale del paese e ancora scelte fra i settori, prima che scelte all'interno del settore dei trasporti in genere. Con questo riconoscimento l'onorevole Ferrari Aggradi non può non battersi perché ai trasporti siano riservati maggiori mezzi.

Contesto all'onorevole Marchesi ed alla sua parte che la democrazia cristiana ed i governi democristiani non abbiano pensato e tanto meno attuato una sana politica dei trasporti. Una cosa è parlare comodamente dai banchi dell'opposizione, formulando critiche con il senno del poi o proponendo progetti avveniristici, altra cosa è vivere, operare e realizzare, fra le immense difficoltà obiettive che spesso costringono a necessari adattamenti alla dinamica del divenire reale: adattamenti che possono sembrare perfino deformazioni delle linee prefissate.

Anch'io ho da fare osservazioni e critiche, ma nell'insieme riconosco che i ministri democristiani — da Corbellini a Malvestiti, da Mattarella ad Angelini — che si sono succeduti a villa Patrizi, hanno ben meritato del paese.

Come si fa a dire, per limitarci all'ultimo quinquennio — quando, a ricostruzione ultimata, è stato possibile occuparsi dei programmi per le sistemazioni definitive — che l'onorevole Angelini non abbia bene operato? Basterebbe pensare all'ammodernamento od alla sostituzione di gran parte delle ferrovie secondarie, all'avviamento della sistemazione del bilancio delle ferrovie dello Stato, al piano quinquennale di ammodernamento, alle leggi riguardanti il personale, come quelle fondamentali sul nuovo stato giuridico e sulle competenze accessorie, quelle sugli assuntori, sull'inquadramento del personale dei servizi appaltati, ecc.

Del resto, se si volessero muovere accuse generali sulla politica o sulle politiche del Ministero dei trasporti in questo dopoguerra, non dimentichiamo che gli errori della ricostruzione, col ripristino puro e semplice di vecchi impianti ed il lusso per molti fabbricati viaggiatori, furono avviati quando il Ministero dei trasporti era presieduto da uomini delle sinistre.

Le nostre annuali discussioni sui bilanci dei diversi ministeri si mantengono spesso al disotto del piano settoriale, dando troppo corpo a questioni di dettaglio, che per questo bilancio hanno spesso dimensioni locali.

A parte questo, sta di fatto che normalmente noi discutiamo con una specie di paracocchi di questa o di quella amministrazione, di questa o di quella spesa, come se ci occupassimo di questioni avulse dal sistema generale. Questo aiuta a spiegare certe anomalie.

I trasporti esigono, pregiudizialmente, maggiori attenzioni, per non creare strozzature allo sviluppo generale, di cui costituiscono, come ha pure detto il ministro, una delle maggiori strutture portanti. Ogni politica di sviluppo deve procedere su diverse linee; ma con sforzi armonicamente diretti e misurati, per non creare squilibri dannosi.

Così non è sempre stato. E per colpa di tutti, ad incominciare dal Parlamento e da noi parlamentari, che, come ho detto prima, spesso abbiamo deciso con criteri semplicemente settoriali, e sempre andiamo sollecitando anche provvedimenti che stanno fuori delle linee generali prestabilite.

Quando per realizzare qualcosa in più, di quello programmato, si è cercato di reperire i mezzi finanziari dal Parlamento, dal Governo o dalle amministrazioni, operando storni col criterio di sfondare dove s'incontrava minor resistenza; seguendo linee che hanno finito col sacrificare settori che avevano maggior bisogno di aiuto; seguendo linee che hanno portato turbamento e squilibri a danno di certi settori produttivi e di certe zone geografiche e pure a danno dei trasporti in genere e di quelli ferroviari in specie.

Nell'esame dei bilanci, si dovrebbe partire da quello generale per arrivare a quelli settoriali, prima ancora di affrontare quanto interessa ogni singola amministrazione. La grossa torta della spesa globale dovrebbe prima ripartirsi per settori e poi per ministeri. E, finché abbiamo il carico strutturale della disoccupazione, le fette per ogni settore devono essere proporzionali alle reali esigenze produttivistiche ed alle necessità propulsive dello sviluppo e, quindi, alla fecondità delle spese stesse. La spesa pubblica per investimenti produttivi, come quelli riferentisi ai trasporti, deve avere una certa precedenza rispetto alla spesa per i consumi.

Nei bilanci degli anni prossimi, sarebbe utile ci si fornissero elementi di valutazione delle spese e dei prodotti dei diversi settori economici e, nel caso nostro, di tutto quanto interessa tutti i trasporti; tutto quanto interessa i trasporti di ogni genere: gli impianti fissi (strade, linee ferroviarie, ecc.) ed il materiale mobile ferroviario, automobilistico, aereo, marittimo, ecc.

Per questo occorre che ci si fornisca prima il bilancio economico nazionale, distinguendo la parte pubblica da quella privata; e poi il bilancio economico finanziario delle amministrazioni statali e delle aziende autonome dello Stato. Per queste ultime, se si aggiungesse il conto profitti e perdite e si ponessero in evidenza, in appositi allegati, le variazioni del valore patrimoniale e quindi le sue successive valutazioni, e le spese di manutenzione e di ammortamento, si avrebbe una visione più chiara dell'andamento delle cose; e si potrebbe più tempestivamente e più ragionevolmente provvedere.

Da anni si sente il bisogno di arrivare alle politiche ed alle scelte politiche delle diverse amministrazioni statali, solo partendo dalla politica generale e passando per le politiche settoriali. Questi concetti non sono nuovi. Altri ne ha parlato e scritto ed io stesso li ho espressi intervenendo nella discussione sui bilanci finanziari e sui nuovi compiti da affidare al Ministero del bilancio. Li ripeto ancora, perché li ritengo utili, dato che con questi indirizzi sarà più facile aiutare di più i settori che sono stati un po' trascurati ed in conseguenza sistemare un settore economico importante e propulsivo, come quello di cui stiamo discutendo.

Credo largamente diffuso il concetto che un maggior coordinamento delle spese in genere e degli investimenti in particolare avrebbe accelerato di più il raggiungimento degli obiettivi economici. L'ho ripetuto altre volte in quest'aula, specialmente per i riflessi ritardatori che questo mancato coordinamento ha avuto e che minaccia sempre più di avere per lo sviluppo meridionale, il quale ha sofferto e soffre le conseguenze del libero giuoco delle forze agenti e, quindi, delle distorsioni imposte dalle forze di maggiore intensità e di maggiori pressioni; di forze che non sono certamente quelle debolissime del Mezzogiorno.

In quest'ordine di idee, la politica dei trasporti, intesa come politica regolante gli investimenti e l'esercizio di tutti gli impianti fissi e di tutto il materiale mobile, di tutti i mezzi in movimento, necessita di una suprema direzione unitaria, almeno per tracciare le grandi linee generali per l'attività del settore e delle sue parti.

Questa direzione unitaria non può essere il Consiglio superiore dei trasporti, come auspicato dall'onorevole relatore, perché un organo del genere, costituito al livello di alti funzionari (come il Consiglio superiore dei lavori pubblici), può bene espletare compiti tecnici, anche altissimi: ma non determinare direttive

politiche effettivamente operanti per i diversi ministeri e per le diverse amministrazioni interessate.

A mio avviso, non bastano neppure gli scambi di rappresentanti a cui ha accennato il ministro parlando in Commissione. Occorre un comitato di ministri presieduto dal ministro dei trasporti e costituito dai ministri dei lavori pubblici, della marina mercantile, delle partecipazioni statali, delle poste e telecomunicazioni, oltre che dal presidente del Comitato dei ministri per le zone depresse e dall'istituendo alto commissario per l'aviazione civile. Occorre, cioè, un comitato di responsabili politici del settore per una impostazione politica settoriale.

Questo comitato dovrebbe, per i nuovi investimenti, disporre di un « fondo nazionale per i trasporti », come ha detto lo stesso onorevole Ferrari Aggradi; di un fondo da ripartire, secondo programmi coordinatamente preordinati, sia per lo sviluppo degli impianti fissi (strade, ferrovie, funivie, porti ed aeroporti), sia per l'adeguamento e l'ammodernamento di tali impianti, sia, infine, per l'adeguamento e l'ammodernamento del materiale mobile e degli strumenti per ben conservare questo patrimonio.

Personalmente, penso che il comitato dovrebbe, su grandi linee, indicare norme generali e tracciare programmi anche pluriennali, lasciando alle singole amministrazioni i compiti di concretare e realizzare sul piano operativo.

Il Consiglio superiore dei trasporti potrebbe essere organo tecnico consultivo di questo comitato; ma dovrebbe essere costituito ed operare in modo snello, forse a livello dei direttori generali, lasciando alle singole amministrazioni quanto non interessa le grandi scelte, ai fini del coordinamento e delle precedenze negli investimenti.

Naturalmente, questo comitato dei ministri dovrebbe fissare direttive per le amministrazioni dello Stato e per le aziende a capitale pubblico che operano nel settore o per il settore, dovrebbe indicare linee per fare emanare norme obbligatorie anche per trasporti privati di ogni genere.

Questi organi (comitato dei ministri e Consiglio superiore) potranno evitare le sfasature sinora lamentate, rendere effettivo il coordinamento invocato, definire e delimitare i compiti di ciascuna amministrazione interessata, senza interferenze e sovrapposizioni, come attualmente si verifica, specialmente nelle costruzioni ferroviarie e nella circolazione stradale.

In quest'ultimo campo le sfasature e le sovrapposizioni devono essere eliminate con la maggiore sollecitudine possibile, non essendo certamente opportuno che nella stessa materia si disponga da due amministrazioni diverse: da quelle dei trasporti e dei lavori pubblici, che anche nelle fiere e mostre si sono presentate con distinte esposizioni riguardanti la stessa materia: il codice della strada.

Si sa che i funzionari tendono ad allargare la loro zona d'influenza; ma l'interesse generale esige che ognuno stia al suo posto e si occupi dei propri compiti, compiti che per ciascuno possono essere ben definiti dal sopra invocato Comitato dei ministri o, su proposta di questo, da organi ad esso superiori, secondo le competenze.

Nel comitato sarà facile far regnare sovrano il concetto che io cittadino sono interessato allo sviluppo stradale o autostradale, come allo sviluppo ferroviario ed a quello della navigazione aerea o marittima. E non solo per la parte che interessa lo Stato e le aziende con capitale pubblico; ma anche per quella interessante i privati, perché, nella interdipendenza dei fenomeni economici, il cittadino risente anche le conseguenze indirette di spese inutili o di sperperi dei privati.

In questo comitato sarà facile stabilire scelte di precedenza fra gli investimenti stradali e quelli ferroviari; e sarà facile evitare sperperi per impianti costosi, concorrenti, e con scarso coefficiente di utilizzazione: finché le strade esistenti o le ferrovie esistenti hanno ancora larghi margini di potenziale inutilizzato, non solo attualmente, ma anche per un ragionevole prevedibile numero di anni a venire, le spese per l'altro mezzo concorrente potranno almeno differirsi.

In questo comitato si potranno esaminare con maggiore obiettività i bisogni delle comunicazioni nelle e tra le diverse regioni, nel paese e con gli altri paesi, con il vantaggio di fare cose aderenti alle situazioni attuali ed ai programmi di sviluppo, in modo da non creare strozzature allo sviluppo stesso.

Sull'urgenza di questo coordinamento non si insisterà mai abbastanza; ed io spero che il dinamismo ed il vigore speciale degli attuali ministri dei trasporti e dei lavori pubblici possano farci compiere passi decisivi in questa direzione.

Sulla linea tenuta dalla nostra Commissione (Trasporti) nell'ultimo decennio, penso che nel ministero, di cui discutiamo il bilancio, dovrebbe essere accentrata l'« Anas »

e tutto quanto interessa la circolazione su strada, se non proprio tutto quanto interessa le strade.

E mi auguro che in questa materia non interferiscano prestigii di persone o, peggio, forme di patriottismo escludive ed accentratrici di questo o quel ministero, di questa o quella amministrazione interessata.

FERRARI AGGRADI, *Ministro delle partecipazioni statali e ad interim dei trasporti*. A chi si riferisce con queste parole?

COLASANTO. Non certo a lei, onorevole ministro, che potrebbe solo lottare per realizzare questa politica. Le mie parole valgono per altri.

Ciò premesso, passiamo all'esame dei coordinamenti integrativi nell'ambito della materia che è attualmente di competenza del Ministero dei trasporti. Molti di questi problemi non si ponevano quando le ferrovie agivano in regime monopolistico. Oggi siamo in regime di libera concorrenza; ma questa libera concorrenza deve essere regolata nell'interesse pubblico.

Incominciamo dal cosiddetto conflitto tra strada e rotaia o tra mezzi circolanti su strade e mezzi circolanti su rotaie. Notiamo che per la strada i trasporti viaggiatori sono regolati dalle concessioni delle autolinee, mentre i trasporti di merci sono liberi ed in un regime di concorrenza che talvolta diventa rovinosa, perché a regolarli non basta la semplice licenza dei trasporti in conto terzi, che pone un limite al numero di automezzi circolanti con merci di chiunque; ma non a quelli utilizzati dai rispettivi proprietari per i loro prodotti.

In questo campo, a mio avviso, pur con le dovute cautele, consigliate dallo sviluppo economico e dal progresso tecnico, si deve agire facilitando i mezzi su strada o quelli su rotaia in modo da evitare costosi eccessi di potenziale disponibile e non bene utilizzato e da ridurre al minimo il costo globale e, conseguentemente, quello unitario dei trasporti di ogni genere, senza trascurare le esigenze delle sempre maggiori facilitazioni per gli spostamenti degli uomini e delle cose.

Più facili spostamenti causano per le merci più facili e maggiori aumenti del valore aggiunto; per gli uomini, maggiori possibilità di elevazione culturale e morale, oltre che maggiore possibilità di adeguare i valori umani ai tempi che corrono.

Per non aumentare il costo globale dei trasporti con la scarsa utilizzazione dei mezzi disponibili, non si dovrebbero, ad esempio, concedere eccessive facilitazioni ai trasporti

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1960

su strade parallele a linee o tronchi ferroviari che hanno ancora largo margine di potenziale inutilizzato. Non è giusto che il cittadino debba pagare più forti passività ferroviarie per lasciar correre o favorire speculazioni private, o almeno iniziative private non pienamente giustificate da esigenze sociali.

Non penso di mortificare né di comprimere i trasporti stradali, sia perché in moltissimi casi risultano insostituibili, sia per la loro importanza economica generale e particolare: occupano oltre un milione e 200 mila lavoratori, dei quali quasi 400 mila nella produzione e distribuzione degli automezzi, circa 20-30 mila nell'esercizio delle autolinee e il resto nell'autotrasporto merci. Mi preoccupa, lo ripeto, di incentivare le politiche atte ad evitare sperperi, di tendere al minor costo globale ed unitario medio di tutti i trasporti, di agevolare la circolazione ed il compito del settore nell'economia generale.

Per raggiungere da un lato questo obiettivo e dall'altro il soddisfacimento dei bisogni moderni di mobilità sempre più celere degli uomini e delle cose, anche con comunicazioni poco redditizie o addirittura passive, ove lo esigano motivi sociali non esiterei ad invocare adatti strumenti fiscali per ricavare dallo stesso settore quanto necessita per certe passività invocate, e per regolare la concorrenza fra i diversi mezzi garantendo a tutti ed a tutte le cose il minimo di necessaria facile mobilità.

Lo Stato paghi certe passività, e faccia fare servizi passivi, bilanciati con integrazioni, anche ai trasportatori privati; ma lo Stato incida sugli utili di altri servizi. E nel complesso operi in modo da rendere il più attivo possibile il bilancio economico nazionale e da non rendere passivo per lo Stato l'intero bilancio di tutti i trasporti. Facilitando la riduzione dei costi unitari e bilanciando i costi con gli strumenti fiscali, si potrà mettere l'utente in grado di scegliere il mezzo che più gli aggrada e si metteranno tutti gli italiani e tutte le cose italiane in grado di circolare con eguali o quasi eguali oneri chilometrici, indipendentemente dalle posizioni geografiche di partenza e di arrivo, dal mezzo prescelto e dalla maggiore o minore utilizzazione economica di questo. Questo indirizzo sarebbe vantaggioso per le zone depresse.

Non è giusto non pensare a coloro che sono costretti a muoversi pochissimo per mancanza di adatti servizi pubblici e che invece devono pagare, indirettamente, le passività dei servizi pubblici di cui usufrui-

scono gli altri, che sono in condizione di minor bisogno. Solidarismo completo fra tutti gli italiani. Indirizzi tendenti a favorire i più diseredati, anche a spese degli altri.

La lotta tra strada e rotaia, a mio sommo avviso, deve risolversi nella collaborazione, anche imposta, fra le ferrovie e gli autotrasportatori di merci e di persone. Questa collaborazione sarà più facile se con adatti strumenti e con ferme direttive di governo si riusciranno a contenere le pretese e le tendenze all'allargamento dei monopoli dei padroni delle maggiori aziende private, che operano su piani interprovinciali ed interregionali.

Le ferrovie dello Stato, come tutte le grandi e grandissime aziende industriali, hanno bisogno di imprese satelliti che fanno lavori o servizi a costi minori per le loro organizzazioni snelle e per la non eccessiva incidenza delle spese generali.

Le ferrovie curino i grandi canali di traffico e, fino ai limiti del loro potenziale per ciascuna linea, siano leggermente protette dalla concorrenza; ma le ferrovie agevolino le imprese private nell'acquisizione e nella distribuzione capillare del traffico, dai tanti piccoli canali affluenti e defluenti. Questi canali sono attualmente quelli dell'I. N. T., degli autotrasportatori terminali, delle cosiddette delegazioni. Qui vedo bene l'eliminazione di pretese o anche solo di tendenze monopolistiche per stabilire un regime abbastanza concorrenziale.

Per le ferrovie in concessione vi è poco da dire. È augurabile che si completi l'ammmodernamento per passare definitivamente dai sussidi a pareggio di bilancio a sovvenzioni pluriennali.

La legge sull'ammmodernamento ha bisogno di una proroga e di ulteriori finanziamenti, come, a mio avviso, ha bisogno di essere emendata per consentire contributi *una tantum* per concorso negli acquisti degli automezzi alle società che trovassero conveniente sostituire treno e filobus con autobus.

Per le autolinee, invoco la più sollecita presentazione al Parlamento del disegno di legge sulle concessioni, nelle quali è ormai urgente mettere ordine, rivedere le vecchissime norme del 1939, stabilire indirizzi per concedere o negare le concessioni e passare dal regime provvisorio a quello pluriennale. Quello che vorrei dire in proposito, lo rimando a quando si discuterà detto disegno di legge.

In attesa, occorrerebbe dare un'interpretazione restrittiva alle preferenze ai gestori di autoservizi finitimi ed ai concessionari di fer-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1960

rovie, perché bisogna evitare o limitare le tendenze monopolistiche di alcune grosse aziende ed i loro poco leciti guadagni sulle subconcessioni, comunque camuffate. Il titolare della concessione deve gestirla con propri mezzi e con proprio personale stabilmente inquadrato. Le concessioni di autolinee parallele alle linee ferroviarie devono essere limitate anche per gli attuali concessionari provvisori; come devono essere limitati i divieti di carico su certe tratte, malvisti dal pubblico.

La protezione ferroviaria attraverso più alte tariffe delle autolinee si risolve in un indebito arricchimento: deve essere abolita e, se mai, sostituita con l'imposizione fiscale sui biglietti di viaggi o con tasse di concessione.

Le concessioni non devono vietare la concorrenza; ma limitarla nei limiti voluti da un ben inteso interesse pubblico. Troppi invocano la libera concorrenza per loro; ma non la vogliono per gli altri e tanto meno contro di loro. Libertà regolata, quindi, specialmente quando si passerà alle concessioni pluriennali.

Una volta messi tutti di fronte agli stessi oneri per il personale, mediante l'estensione della legge sull'equo trattamento e l'obbligo di osservare i contratti collettivi, una volta costretti i « padroncini » ed i piccoli imprenditori a carattere familiare ad autoassicurarsi, come gli altri lavoratori, lo Stato non può a cuor leggero tutelare piccoli e grandi monopoli, ma deve aumentare le possibilità concorrenziali.

Bisogna esaminare a fondo le comunicazioni con i piccoli ed i piccolissimi centri e finanche con le case coloniche, anche per facilitare i contatti della vita civile ed il regolare afflusso alle scuole. Ove assolutamente necessario, si sovvenzionino questi servizi; ma adeguatamente, non con lo stesso numero di lire che si davano prima della guerra; e questo onere trovi la contropartita nei contributi del Ministero della pubblica istruzione ed in un regime fiscale equilibrato per le comunicazioni molto frequentate, come ho prima detto.

Per le funivie, l'Italia è all'avanguardia e vi è solo da incoraggiare i nuovi impianti ed i bravissimi funzionari centrali e periferici della direzione generale della motorizzazione civile che, tra l'altro, ha impiantato a Montecompati, alle porte di Roma, un reparto prove e studi che ci è invidiato da altre nazioni e che più sarà invidiato se si forniranno i mezzi per le ulteriori necessarie attrezzature richieste da quei valentissimi tecnici.

Per associazione di idee, nell'ambito della stessa direzione generale della motorizzazione, occorrerebbe aumentare gli stanziamenti per i reparti provinciali di prove e collaudi dei veicoli e delle loro parti, oltre che per un reparto centrale di studio e collaudo dei nuovi ritrovati che interessano specialmente la sicurezza di circolazione.

Dopo queste segnalazioni sulle questioni generali del ministero, passo alle riforme di struttura dell'amministrazione ferroviaria. Si invoca, da studiosi, da funzionari e dall'ambiente sindacale, una riforma dell'attuale struttura interna dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato, specialmente per disincrostarla da molte non utili e dannose aggiunte alla sua originale legge istitutiva, n. 429 del 7 luglio 1907, e per adeguarla alle mutate esigenze.

Sono anch'io del parere che una riforma occorra tenendo in particolare conto le proposte della nota commissione Berruti; ma nessuno si illuda che queste riforme possano costituire la panacea di tutti i mali che, obiettivamente o subiettivamente, si lamentano: dall'impostazione e dal risanamento del bilancio alla gestione ispirata a criteri più industriali, a servizi migliori, ad un più consono trattamento del personale. Da una riforma del vertice possono derivare benefici in tutti questi campi, ma non mutamenti sostanziali.

Le ferrovie dello Stato sono quelle che sono, con la loro gloriosa tradizione, con la loro notevole obsolescenza, con il loro legame col bilancio e col tesoro dello Stato. Non vivono e non potrebbero vivere avulse dal mondo che le circonda, e quindi dalla grande somma di interessi politici ed economici che interferiscono nella loro vita e ne appesantiscono i movimenti.

Accentuare o rallentare certe strette, lubrificare alcuni meccanismi e fare altre opere di regolazione dell'insieme: non altro si potrebbe e si riuscirebbe a fare. È utile farlo; ma, giova ripeterlo, non ci si attendano seri capovolgimenti, all'infuori di una marcia più svelta, più sicura e più regolare.

E, per cominciare, sfrondiamo la questione dalle alternative politiche. Nessuno, oggi, può serenamente pensare a privatizzare le ferrovie dello Stato. Tutti, e specialmente i lavoratori, con alla testa i ferrovieri, dobbiamo invece tener presente che questa azienda è dello Stato, è cosa nostra, è cosa che abbiamo interesse a conservare, a sviluppare ed a farla rendere di più, migliorandola sempre anche nella quantità, nella qualità e nel costo dei servizi che rende.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1960

Postulo anch'io una maggiore autonomia dal potere politico e quindi dal ministro dei trasporti; ma non dalla politica economica generale del paese.

Taluno ha accennato a forme di autonomia analoghe a quelle delle aziende a partecipazione statale. Non posso dichiararmi d'accordo, perché in queste aziende ognuno va troppo per conto suo: l'influenza del ministro non è mai troppo sentita ed i funzionari dirigenti si ritengono quasi padroni delle aziende.

E, di questo passo, i dirigenti di complessi economici di vaste proporzioni, unendosi in oligarchie di mutua difesa, finirebbero per creare uno Stato nello Stato, finirebbero per assicurare a pochissimi uomini poteri enormi, scarsamente controllati e più scarsamente controllabili dal popolo, dai suoi rappresentanti e dallo stesso Governo; poteri che, specialmente se estesi in più settori, finirebbero per pregiudicare seriamente, con le leve economiche in pochissime mani, l'essenza stessa della vita democratica.

Piuttosto sarebbe bene un ritorno, con opportuni adattamenti, alla legge fondamentale del 1907. È bene che il consiglio di amministrazione ritorni ad essere organo deliberativo con un suo presidente; ma sempre con la possibilità, per il ministro, di non fare eseguire o di rettificare certe deliberazioni, per effetto della supervisione di cui non deve spogliarsi, come organo esecutivo del Parlamento. Questo consiglio potrebbe essere snellito in un certo senso ed appesantito in un altro, diminuendo il numero dei rappresentanti di altre amministrazioni ed immettendovi esponenti delle categorie economiche interessate; ma non con interessi in contrasto.

L'autonomia del consiglio e di tutta l'amministrazione deve essere dosata tenendo conto di quanto necessita per la migliore funzionalità tecnica ed amministrativa dell'azienda. Si devono certamente ampliare i poteri del direttore generale, che deve essere coadiuvato da due o tre vicedirettori generali, con facoltà di deliberazioni collegiali tra il primo ed i secondi; una specie di esecutivo direzionale. Con facoltà del primo, inoltre, di delegare determinati compiti all'uno o all'altro dei vicedirettori.

Bisogna accentuare il decentramento e, nell'ambito delle direttive generali, aumentare i poteri del direttore compartimentale e dei comitati compartimentali di esercizio, i quali ultimi dovrebbero essere autorizzati anche a sentire ufficialmente i rappresentanti

degli interessi toccati dalle proprie deliberazioni. Ciò potrebbe incentivare la già invocata disincrostazione di molti vecchi canali, dello stesso complesso di villa Patrizi e dei servizi centrali che hanno sede altrove. E potrebbe anche far riesaminare le attribuzioni dei servizi per sfrondarle di quanto non specificamente pertinente, e per contenere ogni branca nei propri limiti, al fine di consentire una più confacente attrezzatura e funzionalità di uffici e di servizi che interessano tutta l'azienda, come l'istituto sperimentale, che dovrebbe essere anche sede di studio e di esperienze e non semplice sala di collaudo e prove dei materiali più comuni.

È chiaro che con queste modifiche dovrebbero ampliarsi i poteri del consiglio e del direttore generale anche in materia di tariffe e di agevolazioni tariffarie, per fronteggiare le attuali esigenze competitive e per mettere le ferrovie in grado di vendere il loro prodotto ai prezzi più confacenti, salvo correzioni imposte dall'economia generale del paese.

Alla riforma del vertice deve far seguito un approfondito esame dell'iter dei provvedimenti piccoli e grandi per accelerarne la marcia e diminuire le carte ed i passaggi, per diminuire il numero dei controlli inutili o quasi inutili, per farne pochi, ma seriamente.

Non escludo che debba proseguirsi, sempre con obiettivi di semplificazione, la revisione dei regolamenti già iniziata dall'amministrazione.

Una qualunque azienda, e tanto meno quella ferroviaria, non può regolare bene il proprio esercizio con l'ammortamento e l'ammmodernamento dei propri impianti, non può stabilire i prezzi di vendita dei propri prodotti, né può redigere seri programmi di sviluppo senza un chiaro bilancio economico ed una chiara visione delle entrate, delle spese, della loro necessità e fecondità, nonché della stessa priorità da dare alle medesime.

La legge istitutiva all'articolo 1 dispone che « lo Stato esercita direttamente, per mezzo di una amministrazione autonoma, le ferrovie ». Nel successivo articolo 3 si precisa che la suddetta amministrazione autonoma « ha la diretta gestione di tutti gli affari che si riferiscono all'esercizio della rete ferroviaria ». Delle ferrovie è proprietario lo Stato, mentre l'azienda ferroviaria si configura come una semplice società di esercizio che è obbligata a versare allo Stato i propri utili.

Così stando le cose, è chiaro che l'amministrazione, nel suo bilancio economico, deve accollarsi unicamente gli oneri di esercizio,

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1960

ivi comprese tutt'al più le quote di ammortamento per i materiali da sostituire, si da riconsegnare il tutto a fine gestione, nelle condizioni in cui l'ha ricevuto: salvo il degradamento derivante dall'uso o dalla non completa manutenzione per cause di forza maggiore, come la guerra.

Pertanto, esulano dalle spese di competenza di questa amministrazione quelle che dipendono da modifiche, ampliamenti ed ammodernamenti degli impianti, salvo il caso di opere e di acquisti capaci di ridurre il costo dell'esercizio e quindi ammortizzabili, con le economie delle minori spese. Del pari esulano da questa competenza le spese per riparazione dei danni bellici, per manutenzione straordinaria e per oneri dipendenti da situazioni anormali create da leggi, come è il caso del disavanzo del fondo gestioni per l'enorme accrescimento del numero dei pensionati.

Uguualmente, sul conto esercizio delle ferrovie non dovrebbero gravare gli oneri per finanziamenti di capitali occorsi ed occorrenti per le suddette spese, non di sua competenza. Non si dimentichi, per esempio, che l'ammodernamento delle ferrovie secondarie in concessione è stato ed è fatto con contributi statali del 50 o del 75 per cento della spesa nominale.

Ciò, se si vuole parlare di bilancio economico di una gestione autonoma a tipo industriale, secondo le conclusioni della commissione Berruti. Diverso sarebbe il caso se la gestione si ritenesse fatta come quella di un servizio di Stato per il quale si parlasse di spese per detto servizio e non di conto economico dello stesso. In quest'ultima ipotesi, con la conclusione contabile di un servizio di Stato, la situazione del bilancio non può costituire indice di valutazione della gestione e direzione aziendale; nè motivo per accogliere o meno giuste richieste del personale.

Secondo un calcolo che rilevo da una pubblicazione del professor Francesco Santoro, le ferrovie, con una specie di autofinanziamento, avrebbero compiuto, in tanti anni, miglierie di carattere patrimoniale e di esercizio, per impianti fissi e materiale mobile, non di loro competenza, con una spesa complessiva valutata, fino al 1958, in oltre 1.150 miliardi attuali.

Nello stesso periodo di tempo, la somma dei disavanzi di bilancio sarebbe, invece, di circa 600 miliardi, con una differenza di 550 miliardi pagati, indebitamente, dalle ferrovie e che dovrebbero rappresentare un credito verso lo Stato.

L'amministrazione ferroviaria ed il Ministero dei trasporti, a mio avviso, dovrebbero calcolare con la maggiore esattezza possibile questi dati e diffonderli per chiarire, al Parlamento ed al paese, l'origine di certe passività di bilancio e l'opportunità che lo Stato si accoli direttamente i debiti derivanti da spese non di competenza dell'esercente, in modo da depurare il bilancio ferroviario da oneri che, tra l'altro, finiscono con l'oscurare i risultati economici della gestione, con l'ostacolare la conoscenza del costo effettivo dei servizi ferroviari, con conseguenze nella politica dei prezzi di vendita (tariffe) e nelle possibilità di più larghi orientamenti negli acquisti o meglio nelle spese di esercizio, ivi comprese quelle per rinnovo dei materiali.

Con questi criteri dovrebbero eliminarsi, dal bilancio in questione, tutti gli oneri dipendenti da prestiti contratti direttamente dalle ferrovie o ricevuti dal tesoro.

Per l'esercizio 1960-61 gli oneri complessivi, per interessi ed ammortamenti dei prestiti finora contratti, per il finanziamento del piano quinquennale, per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete, come risulta dal bilancio in esame, ammontano a 29,105 miliardi, i quali, depurati da quelli riferentisi ai capitoli di spesa 62 e 71 (case economiche), 72 (dopolavoro di Roma) e 74 (rinnovamenti impianti e macchinari centrali elettriche), si riducono a miliardi 27,858, che, salvo ulteriore esame di dettaglio, sempre in base ai criteri sopra indicati, non dovrebbero imputarsi al bilancio ferroviario.

Se tale onere fosse accollato direttamente al tesoro, si trasformerebbe il disavanzo di miliardi 22,614 in un avanzo di miliardi 5,243, ferme restando tutte le altre posizioni ed a parte la riserva che farò in seguito sulle spese di manutenzione. Cioè, il bilancio diventerebbe attivo.

Anche per il fondo pensioni v'è da fare un discorso analogo. In linea generale mi domando perché il tesoro debba tenere una serie di conti di debiti delle amministrazioni dello Stato per somme che loro non competono, o che non possono pagare, col solo risultato di far compilare bilanci prolissi e non chiari. Perché tutti i debiti del genere non si pagano o almeno non si consolidano per evitare enormi oneri per interessi? Perché non si possono procrastinare certe spese per pagare prima almeno certi debiti, così come farebbe ogni buon padre di famiglia? Quando le ferrovie potranno pagare i debiti del loro fondo pensioni?

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1960

L'amministrazione ferroviaria, se per le pensioni si uniformasse a quanto fanno le aziende industriali private, dovrebbe pagare all'I. N. P. S. meno di 8 miliardi di parte sua e miliardi 6,5 per la parte addebitata al personale. Invece il saldo passivo nel bilancio in esame risulta di 68 miliardi, pari alla differenza fra l'uscita di 89,5 miliardi e le corrispondenti entrate di 15 miliardi versate dal tesoro e 6,5 trattenute al personale.

Col criterio industriale e con l'attuale sovvenzione del tesoro l'onere da iscrivere in bilancio, a questo titolo, dovrebbe essere di circa 29 miliardi (pari a $8 + 6,5 + 15$), con le due suddette contropartite in entrata per versamenti del tesoro e del personale, pari complessivamente a 21,5 miliardi.

Da questo ragionamento si desume che nel bilancio in esame è iscritto un maggior onere, non imputabile al conto economico delle ferrovie, di 60 miliardi che, a norma della legge sugli oneri extra-aziendali, dovrebbe essere accollato al tesoro, modificando il decreto presidenziale applicativo di questa ultima legge. Non comprendo perché ciò non è stato fatto e non approvo il procedimento seguito.

Secondo me, le ferrovie dovrebbero versare ogni anno la quota di loro competenza e quella che trattengono agli agenti, come tutti i datori di lavoro, non altro.

Le maggiori passività dell'I. N. P. S. per le pensioni di quest'ultimo dopoguerra sono state in buona parte ripianate dallo Stato. Volendo invece, sempre per il fondo pensioni, seguire le vie tradizionali, ricordo che la legge 4 maggio 1936, n. 844, dispose per le ferrovie un contributo di 250 milioni di fronte all'onere di 462 milioni che l'amministrazione aveva in bilancio a questo titolo.

Successivamente, con legge 10 ottobre 1959, n. 907, tale contributo fu elevato a 10 miliardi di fronte a 20 iscritti allora in bilancio. Con criterio analogo, il contributo attuale di 15 miliardi dovrebbe essere elevato ad almeno metà dei suddetti 89,5, cioè a 44,75 miliardi, con un maggior versamento del tesoro di miliardi 29,75.

Così calcolato quest'onere, le passività di bilancio diminuirebbero conseguentemente di miliardi 29,75 ($44,75 - 15$) e questa diminuzione, aggiunta all'avanzo di miliardi 5,243 sopra indicati, darebbe, per il bilancio economico delle ferrovie dello Stato, un attivo di miliardi 34,993 ($29,75 + 5,243$), pari a circa 35 miliardi. Questo mi pare il reale risultato economico della gestione delle ferrovie dello Stato, onorevoli colleghi; que-

sto o pressappoco, e non il disavanzo di miliardi 22,614 risultante dal documento che stiamo discutendo.

Queste considerazioni i ministri del bilancio e del tesoro e la ragioneria generale dovrebbero ben valutare, se intendono dare ai documenti contabili chiarezza e piena aderenza alla dinamica delle cose, dinamica che esige di togliere dai piedi delle amministrazioni statali catene e grossi pesi del passato, che andrebbero una buona volta accollati ad un conto di passività globale del Ministero del tesoro.

A parte tutto ciò, sempre nel bilancio in esame, per contenere il disavanzo in miliardi 22,614, l'azienda ha dovuto contrarre di 20 miliardi gli stanziamenti indispensabili per le manutenzioni delle linee e del materiale rotabile e per i rinnovamenti di sua competenza, con i criteri dianzi precisati.

Così, la spesa predestinata a questo titolo è stata ridotta a miliardi 49,600, pari a poco più dell'11 per cento delle entrate; cosa che non sarebbe fatta da nessuna industria e tanto meno potrebbe ragionevolmente farsi da un'azienda ferroviaria. Se si tiene conto che negli anni di guerra, ed in quelli successivi agli eventi bellici, queste spese sono state per rilevantissimi importi al disotto del necessario occorrente per mantenere semplicemente integro e non pure tecnicamente aggiornato il patrimonio ferroviario, si vede agevolmente come la situazione presenti caratteri di notevole gravità. Si vuole mandare in rovina questo ingente patrimonio necessario alla collettività, anche per motivi politici e sociali, oppure si vuole provvedere a conservarlo e a migliorarlo secondo le moderne esigenze?

Come si fa a realizzare completamente i piani per nuovi investimenti se una parte dei fondi stanziati a questo scopo dev'essere stornata per provvedere alle spese di manutenzione e di rinnovamento, che non trovano capienza negli insufficienti stanziamenti della parte ordinaria del bilancio?

Così, da un lato non si riesce a mantenere nella dovuta efficienza ed a rinnovare, come sarebbe necessario, i vecchi impianti, l'armamento della linea ed il materiale rotabile, e, dall'altro, si costringe ad usare stanziamenti aggiuntivi per ben determinati scopi, per lavori ordinari, con disordine contabile e con vere disubbidienze alle leggi. Si badi che l'arretrata manutenzione non deriva da deficienze di gestione, ma da situazioni anormali riscontrabili in quasi tutte le reti ferroviarie dell'Europa e di altri

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1960

continenti. E si noti pure che l'organizzazione e la dirigenza della rete ferroviaria italiana dello Stato sono classificate tra le migliori del mondo.

Per il rimborso degli oneri extra-aziendali, regolarmente iscritti in bilancio, non credo di dover aggiungere altro a quanto detto per il fondo pensioni ed a quanto noto e ripetuto dal relatore.

M'incombe, però, l'obbligo di richiamare l'attenzione del Governo, di tutto il Governo, non solo del ministro dei trasporti, sulla necessità che, per tali oneri, sia regolamentata la contabilizzazione e che, come prescritto, siano effettivamente addebitati alle singole amministrazioni e non al fondo globale del tesoro. Ciò per meglio adempiere il precetto legislativo e nella speranza che tali addebiti possano richiamare meglio la attenzione dei diversi ministri e farli largheggiare meno nelle concessioni che fanno o che vanno proponendo.

Ripetendo le invocazioni al Governo per depurare il bilancio in questione da oneri che non lo riguardano, auspico che criteri analoghi si applichino anche alle altre amministrazioni statali. Si consolidino tutti questi debiti arretrati e si riuniscano in unico conto di spesa del Ministero del tesoro; si costringano le amministrazioni dello Stato e quelle con capitale pubblico a pagare i debiti che nell'economia generale riducono le disponibilità bancarie e, sul piano delle singole amministrazioni, aumentano le passività per interessi da pagare.

Concludo questa parte del mio intervento pregando l'onorevole ministro di far sì che, secondo il mio ordine del giorno accettato dalla Commissione, il Governo ripari alla situazione attuale presentando almeno una nota di variazione al bilancio di questo esercizio, per aumentare di 20 miliardi le spese di manutenzione delle ferrovie e di altrettanto l'onere del tesoro per il disavanzo di gestione.

Ricordo di aver letto che lo Stato dà alle ferrovie troppo per non farle morire e troppo poco per farle vivere. Aumentare il troppo poco per sistemare e far vivere le ferrovie: questo esige l'economia generale del paese.

Il bilancio delle ferrovie dello Stato, come quello di qualsiasi altra azienda, potrebbe essere sanato e diventare attivo, nella misura che si volesse, aumentando il prezzo di vendita dei prodotti, ossia, nel caso nostro, le tariffe. Ciò, però, è solo ipoteticamente immaginabile, non praticamente realizzabile, sia per effetto della concorrenza, sia perché si danneggereb-

bero altri settori produttivi e quindi l'economia generale del paese.

Un aumento del 10 per cento sulle attuali tariffe darebbe una maggiore entrata di circa 31 miliardi rispetto ai 314,7 preventivati come prodotto del traffico. Un simile provvedimento generale non mi sembra però opportuno, anche per gli effetti psicologici che da esso conseguirebbero e che, da soli, potrebbero facilitare reazioni a catena sull'andamento dei prezzi al dettaglio.

Le spese per i trasporti ferroviari incidono in misura non superiore al tre o al quattro per cento sul costo della merce; per il tratto Bari-Milano, ad esempio, si avvicina al tre per cento. L'aumento del 10 per cento di questa spesa, dunque, si rifletterebbe soltanto per il tre per mille sui prezzi e dovrebbe produrre effetti assorbibili dai purtroppo larghissimi costi di distribuzione. Del resto, da un lato si sono recentemente aumentate le tariffe postali di ben il 20 per cento per le affrancature delle lettere e, dall'altro, non sembra che la riduzione delle tasse sulla benzina e sullo zucchero stia cagionando salutarie reazioni sugli altri prezzi e quindi sul costo della vita. Comunque, un aumento potrebbe essere apportato nei limiti consigliati dall'esigenza di tenere a bada la concorrenza, per non frustrare l'obiettivo della maggiore entrata con una sensibile diminuzione di traffico. Si potrebbe eventualmente compiere un esperimento col richiedere al traffico, almeno in un primo luogo, una quindicina di miliardi.

Così le tariffe viaggiatori potrebbero essere ritoccate sulla base di un cinque per cento, elevabile al dieci per cento per le tariffe operaie, sulle linee che adducono ai grandi centri industriali.

Francamente non comprendo perché il contadino che zappa in Calabria e che non vede mai un treno debba, attraverso il ripiano statale delle passività ferroviarie, pagare una parte delle spese di trasporto degli operai che si trasferiscono dalle proprie residenze ai loro stabilimenti. Gli operai paghino regolarmente ed i loro sindacati ne impongano la reversibilità sui datori di lavoro, facendo opera saggia di giustizia economica distributiva.

Mi auguro che proprio i sindacati entrino in questo ordine di idee e facilitino non solo questa operazione, ma anche altri eventuali aumenti sulla stessa voce nei limiti di convenienza per le ferrovie. D'altra parte, queste ultime non subirebbero un gran danno se perdessero un po' di tale traffico, perché

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1960

già molto passivo; e più lo diventerà dopo gli investimenti necessari per decongestionare i tratti di linee che devono smaltirlo e le relative stazioni.

Tariffe basse per fini sociali occorrono invece per gli studenti e nei tratti di linee frequentate da poverissima gente che non avrebbe alcuna possibilità di rivalsa, e che ha pure diritto di muoversi, per partecipare in qualche modo alla vita civile moderna.

Quando l'affrancatura di una lettera è stata portata da 25 centesimi a 30 lire, con un aumento di 120 volte, rispetto all'anteguerra, non vedo perché non si dovrebbero ritoccare le tariffe ferroviarie, che mediamente sono di 36,08, 40,84 e 37,13 volte (rispettivamente per viaggiatori, merci e bagagli) rispetto a quelle del 1938-39.

Comunque, io propongo molto meno. Non è male che ogni cittadino paghi il più possibile direttamente i servizi che gli si prestano. Questo concetto non esclude le agevolazioni dipendenti dalla conformazione geografica del nostro paese e quindi dalla necessità di avvicinare, ai fini dei costi dei trasporti, le regioni meridionali ai valichi alpini. Né esclude tanto le manovre richieste da situazioni particolari che interessano l'economia generale, quanto gli aggiustamenti per non perdere o acquisire traffico.

Dopo queste osservazioni sugli elementi del bilancio, passiamo a brevi considerazioni sul reale e completo ammodernamento della rete che, per la vetustà variabile mediamente da 60 a 100 anni, per l'usura causata da due guerre, per la già lamentata scarsa manutenzione, si presenta ancora con notevoli parti obsolescenti.

Fatte le opportune scelte, sulle linee longitudinali e trasversali da conservare e da potenziare, occorre aggiornare il noto piano quinquennale e completarlo con altri investimenti da realizzare in relativamente breve volgere di anni; cioè con investimenti che arrivino a correggere anche i tracciati fatti nel secolo scorso e non soddisfacenti rispetto alle esigenze tecniche ed economiche dell'esercizio attuale.

Per i trasporti moderni occorre una rete rispondente alle esigenze moderne, attrezzata e funzionante con tecniche moderne. Prima di tutto, il potenziamento delle linee longitudinali, comprese tra queste la ionica da Reggio Calabria a Taranto e sino a Bari, e quelle di accesso ai valichi alpini, nell'ordine dell'esigenza del traffico.

Quindi le trasversali principali, considerando non solo le relazioni tra le sponde del

Tirreno e dell'Adriatico ed i bisogni delle regioni attraversate, ma puranche la possibilità di dirottamento del traffico longitudinale dall'uno all'altro versante, nei casi di necessità derivanti da cause accidentali o da sovraccarichi eccezionali. Occorre accelerare il più possibile il completamento dei raddoppi dell'adriatica e della tirrenica, fino a Genova e a Ventimiglia, considerando che per quest'ultima non si possono trascurare le necessità di eliminare la strozzatura di Cava dei Tirreni, il sovraccarico del tratto Torre Annunziata-Napoli, l'ingorgo che si va delineando nella stazione di Napoli e le deficienti comunicazioni col sud della zona industriale di Campi Flegrei, in via di grande espansione.

Bisogna costruire la deviazione Salerno-Casoria e raccordare Napoli-smistamento alla stazione di Campi Flegrei o di Pozzuoli, per completare la circonvallazione di Napoli e stabilire facili comunicazioni tra le zone industriali dell'est e dell'ovest di questa città, una volta adibito a metropolitana l'attuale tratto sotterraneo da Campi Flegrei a piazza Garibaldi.

Necessita non indugiare nella costruzione della Paola-Cosenza anche per disporre di una trasversale tra Paola e Sibari; come bisogna sistemare subito il nuovo parco merci di Bari, ove il traffico proveniente dalla rete delle ferrovie del sud-est e dalla linea ionica trova una vera strozzatura.

Altra linea da sistemare correggendo anche l'attuale tracciato, è la Napoli-Foggia. Qui bisogna ben considerare l'opportunità di statizzare ed adeguare la Cannello-Benevento, per accorciare sensibilmente le distanze reali e virtuali tra Napoli, il Sannio, il Molise, la Puglia; così come bisogna considerare l'opportunità di rettificare, tra Benevento e Bovino, molte curve e di sopprimere la cuspidi che fa il tracciato per raggiungere la stazione di Ariano Irpino mentre potrebbe, da Monte Calvo, puntare direttamente su Savignano.

La statizzazione e la sistemazione della Cannello-Benevento servirebbero anche a facilitare molto, specialmente dopo la costruzione del nuovo tratto Salerno-Casoria, come innanzi detto, il dirottamento dalla linea tirrenica all'adriatica.

Ritengo pure necessaria sia la costruzione della progettata direttissima Roma-Firenze, sia tutti gli altri lavori che potranno essere studiati e dei quali non mi occupo anche per brevità.

Nella costruzione e negli ammodernamenti, fatti o da fare, le ferrovie dello Stato

devono dare una certa precedenza a quanto necessita per coadiuvare lo sviluppo delle zone depresse. Il ministro ha riconosciuto che bisogna valorizzare le regioni meridionali, ove esistono risorse da utilizzare, nell'interesse di tutto il paese. Gli organi dell'amministrazione ferroviaria agiscono conseguentemente; e nessuno s'impunti a sostenere che certi problemi di organizzazione nazionale hanno una soluzione univoca: mi riferisco principalmente all'ubicazione, o al trasferimento in altra regione, di determinati centri di produzione e di occupazione operaia, come le officine delle trazioni.

A questo proposito, mi richiamo a quanto dissi due anni fa, quale relatore di questo bilancio, sulla necessità di costruire a Napoli una nuova grande officina per le grandi riparazioni di locomotive elettriche o *diesel* e di carrozze, assorbendo i lavori ed il personale delle attuali officine di Pietrarsa e Granili.

Se dividiamo le spese impegnate negli stanziamenti del piano quinquennale, per il miglioramento delle linee, in tre parti interessanti rispettivamente le grandi longitudinali e gli accessi ai valichi alpini, il resto della rete centro-nord ed il resto della rete meridionale, vediamo che a quest'ultima è stata riservata una parte molto magra, pur sapendosi che ne aveva più bisogno delle altre.

Che dire della distribuzione regionale degli ordinativi per la costruzione del nuovo materiale mobile e specialmente delle locomotive? E di tutto il materiale degli impianti di sicurezza e di segnalamento? E di quelli delle sottostazioni elettriche?

Il ministro Angelini, due anni fa, rispose che non si potevano ordinare macchine dove non vi erano officine. Io lo pregai di farlo presente al suo collega ministro delle partecipazioni statali, che aveva la responsabilità politica della disattrezzatura o della non attrezzatura delle industrie I. R. I. di Napoli.

Oggi posso richiamare su questo argomento l'attenzione dei ministri dei due stessi dicasteri nella medesima persona dell'onorevole Ferrari Aggradi.

Le ferrovie potrebbero trasferire nella Campania l'officina apparati centrali di Milano, che è già alla ricerca di altra sede, come potrebbero trasferire nel sud uffici ed impianti non legati all'esercizio di determinate linee. Marciamo uniti e, per marciare uniti, è bene che anche l'amministrazione ferroviaria segua la linea generale della politica economica del Parlamento e del Governo.

A conclusione di questi brevi cenni, invoco la preparazione di un piano che com-

pleti quello quinquennale per la sistemazione di tutta la rete; ma di un piano che sia direttamente finanziato dallo Stato e completi l'ammodernamento di tutta la rete nelle sue parti vitali che si riterrà di conservare e potenziare.

Nei tempi passati, in regime di monopolio, le ferrovie dello Stato non avevano bisogno di particolari accorgimenti per acquisire il traffico. Ora le cose sono mutate, con la concorrenza dell'automezzo in tutte le direzioni: sui percorsi brevi e su quelli lunghi, per i viaggiatori e per le merci, sulle relazioni nazionali ed internazionali.

Per i viaggiatori esteri occorre intensificare la propaganda e l'azione delle agenzie di viaggi, d'intesa col Ministero del turismo e con la rete consolare, perché in questo campo si opera nell'interesse delle ferrovie, ma pur anche e principalmente nell'interesse generale del paese e della sua economia. Aumentare il traffico per sfruttare al massimo il potenziale ferroviario interessa tutti, come interessa tutti raccorciare le distanze terminali, tra le stazioni ed i domicili dei singoli cittadini.

Per il già lamentato sovraffollamento stradale, specialmente all'interno e vicino ai grandi agglomeramenti urbani, con il treno ci si muove più velocemente che con l'automezzo collettivo o individuale. Se dalla stazione sarà facile defluire verso i maggiori centri delle attività cittadine, moltissimi lasceranno anche la loro macchina, oggi neppure facilmente parcheggiabile, e si sposteranno con i mezzi ferroviari. Anche sotto questo aspetto, le metropolitane assumeranno un compito importantissimo. Basti pensare che attualmente da Roma a Napoli centrale si impiegano 105 minuti e che da qui, con i mezzi pubblici, occorrono da 35 a 45 minuti per raggiungere il Vomero.

Comunque, le ferrovie si dovrebbero maggiormente interessare anche dei trasporti terminali dei viaggiatori ovunque, anche nelle piccole e medie stazioni lungo le linee; occorre conservare i servizi automobilistici, come distributori e raccoglitori capillari del traffico ferroviario.

Per i trasporti di merci il problema si presenta più complesso ed i trasporti terminali hanno maggiore rilevanza, anche ai fini della scelta del settore. L'utente vuole essere servito da porta a porta. Le ferrovie sono da un pezzo su questo indirizzo e hanno ultimamente, anche in base all'esperienza di altri paesi, messo a punto un sistema di casse mobili che, con i carrelli trasportatori già esi-

stenti, potrà risolvere in pieno questo problema.

Chi deve curare i trasporti terminali? Penso che questo compito debba essere lasciato completamente ai privati ed alle piccole imprese locali, per evitare egemonie monopolistiche e per sostenere una rete di interessi concomitanti con quelli ferroviari.

Gli autotrasportatori, col loro interesse a mantenere ed ampliare la clientela, finiscono col fare affluire traffico alle ferrovie. E per considerare ciò, anche sul piano dinamico, basti pensare che i trasporti terminali con carrelli dei soli privati furono 33.925 nel 1949 e 243.995 nel 1959, esclusi quelli fatti dall'I. N. T.

Ma con i carrelli si potrà sempre meno circolare nei grossi centri. Ed allora bisognerà ricorrere al sistema casse mobili-camion ed a camion con una sponda ribaltabile ed abbassabile per facilitare le operazioni di carico e scarico. Ritengo che si debba intensificare la costruzione di casse mobili per risolvere il problema dei trasporti terminali in una ampia visione che abbracci non solo il traffico dei grandi centri, ma pure i trasporti che dai piccoli e piccolissimi agglomerati possono affluire alle stazioni ferroviarie o defluire da esse. Vedo in questo sistema il mezzo per facilitare i trasporti da molte zone del Mezzogiorno, che ha una rete ferroviaria a maglie molto larghe. Ed anche per agevolare la chiusura di linee passivissime e tagliare i cosiddetti rami secchi.

Quando, con casse mobili di varie dimensioni ed automezzi attrezzati per facilitare il carico e lo scarico, le ferrovie caricheranno o scaricheranno nei piccoli centri, nelle officine e persino nelle campagne, senza oneri tariffari chilometrici superiori a quelli attuali, sia le merci sia i viaggiatori, le popolazioni non avranno ragione di pretendere, e non pretenderanno, la conservazione della loro ferrovia. A mano a mano abbandoneranno anche le posizioni di falso prestigio, che oggi contribuiscono ad ostacolare alcune utili sostituzioni della gomma alla rotaia.

In materia di attrezzature, per acquisire traffico raccomando di intensificare l'attrezzatura di carri speciali per determinati trasporti e specialmente di frigoriferi per le derrate alimentari.

Un altro problema da affrontare è quello della nominatività della lettera di porto, nominatività che fa perdere traffico.

Molti preferiscono effettuare i trasporti con camion, per non lasciare, ai fini fiscali,

un documento delle operazioni fatte. So di trasportatori di vino dalla Puglia a Milano che, conversando, hanno affermato che non farebbero trasportare la loro merce dalle ferrovie, neppure gratuitamente.

Sappiamo che con gli automezzi si sfugge anche al pagamento parziale delle imposte di consumo. Questa situazione danneggia il traffico ferroviario, e pertanto penso che la lettera di porto da nominativa dovrebbe trasformarsi al portatore. Se gli studi in tal senso fossero già molto innanzi, occorrerebbe procedere senz'altro a questa trasformazione.

Le ferrovie riacquisiranno molto traffico anche se potranno eliminare o ridurre al minimo le manipolazioni di carico e scarico nelle stazioni, con grande vantaggio anche per la funzionalità e la potenzialità delle stesse. Per il rapido e forte incremento del parco carri frigoriferi, dianzi invocato, penso che si dovrebbe provvedere con finanziamenti diretti da parte dello Stato.

Un'ultima raccomandazione, forse non necessaria, ma non perfettamente inutile, è quella di accelerare sempre più i trasporti longitudinali dal sud ai valichi alpini ed insistere perché, con opportuni accordi con altri Stati, si cerchi di abbreviare le soste confinarie per le verifiche doganali.

Particolare ed urgente cura richiedono le sistemazioni delle linee afferenti ai grandissimi centri di Milano, Torino, Roma e Napoli, che presentano un forte aumento di viaggiatori, anche per le facilitazioni tariffarie concesse ai lavoratori ed agli studenti. Questo traffico va curato anche per alleggerire le strade di accesso ai centri stessi dal sempre più minaccioso congestionamento, specialmente per Napoli, che di strade di accesso ne ha molto poche, stretta com'è dalla cerchia collinare.

A queste sistemazioni devono aggiungersi, per alcune città, quelle dei trasporti pubblici non ferroviari, suburbani ed interurbani.

Non meravigli se mi soffermo qui su questioni che non riguardano propriamente le ferrovie, ma interessano ugualmente il Ministero dei trasporti e le tratto insieme anche per esigenze di coordinamento, più volte invocate.

L'aumento di mobilità e di affluenze in questi centri, per turismo, per istruzione, per lavoro, per divagazioni serali e festive, oltre che l'aumento enorme delle popolazioni e quindi dei consumi, pongono problemi gravi che occorre risolvere con piani organici

ed integrativi; non solo fra strade e rotaie, ma anche fra tutti i diversi mezzi concorrenti per questo traffico, problemi che dovrebbero risolversi o attraverso il sovra auspicato comitato dei ministri per i trasporti, con intese impegnative tra i ministri dei lavori pubblici e dei trasporti, o fra i suddetti e quello della marina mercantile, nel caso di grandi centri portuali.

Nelle grandi città, e specialmente a Napoli, e salvo Torino, lo sviluppo del traffico in superficie è compresso dalle insufficienze stradali.

Opportunissime le costruende metropolitane di Milano e Roma. Concordo col relatore chiedendo che per quest'ultima sia accelerata la costruzione già stabilita e sia adeguatamente ampliata la rete progettata.

A Napoli il traffico si addensa nel centro storico, il quale è attraversato da poche vie di modestissima ampiezza ed è circondato da zone collinari densissimamente popolate ed a cui si accede con poche strade strette ed a forte pendenza. Basti pensare al rione Vomero-Arenella che con i suoi quasi 200 mila abitanti è collegato al centro della vita cittadina solamente da via Aniello Falcone e dal congestionatissimo budello di via Salvator Rosa. Nell'ambito del comune di Napoli, circolano quasi 1 milione 200 mila viaggiatori al giorno, in maggioranza incanalati su 4 o 5 direzioni. In nessun'altra città, come questa, è necessaria una vera e propria rete metropolitana, opportunamente articolata con le ferrovie dello Stato e con tutte le altre linee automobilistiche e ferroviarie, provenienti dalle zone suburbane e dai comuni vicini. La situazione è aggravata dallo stesso aumento di viaggiatori derivante dallo sviluppo ferroviario, stradale e autostradale.

Si pensi per similitudine ad una vasca a volume costante, già piena e nella quale si facessero affluire molti altri grandi canali, oltre quelli preesistenti.

A Napoli, le ferrovie dello Stato hanno particolarissimo interesse alla costruzione di questa rete metropolitana per l'immenso aumento di traffico che avrebbero sul tratto Campi Flegrei-via Gianturco, ove, per il sistema di blocco, si potrebbero già effettuare treni a distanza di soli tre minuti.

Prego l'onorevole ministro di intensificare il suo ben noto interessamento per la risoluzione di questo problema, rompendo e facendo rompere gli indugi.

Lo prego anche di far sì che le ferrovie dello Stato accelerino la costruzione della fermata Cavalleggeri Aosta, per la quale il

comune di Napoli ha già versato il contributo richiesto; non ritardino la costruzione delle comunicazioni sotterranee dirette fra la funicolare di Chiaia e la fermata di piazza Amedeo, e fra le adiacenti stazioni della Cumana-Circumflegrea, e della funicolare di Montesanto, con l'omonima fermata della metropolitana.

Accelerare si dovrebbero pure, da un lato, le costruzioni di fermate in piazza Tribunali, all'incrocio di via Roma ed in piazza Gesù e Maria, e dall'altro l'attrezzatura come metropolitana della suddetta ferrovia sotterranea, portando i marciapiedi a livello col piano dei veicoli e non tardando ulteriormente a studiare ed ordinare l'adatto materiale mobile, anche perché quello attualmente in esercizio è adatto per comunicazioni vicinali e necessita per altri servizi che lo utilizzerrebbero meglio.

L'investimento di qualche miliardo, per queste opere e per questo nuovo materiale, si presenta redditizio e produttivo per l'incremento che darà al traffico. La spesa per il materiale mobile non è rilevante, se si considera che sono in corso ordinazioni per treni vicinali, che, con la suddetta utilizzazione, potrebbero invece parzialmente trasformarsi in treni adatti per il servizio metropolitano.

Va pure considerato che queste spese saranno redditizie, anche se, malauguratamente, non si dovesse integrare questa linea con le altre di una razionale rete metropolitana che a Napoli urge costruire, come richiesto col mio ordine del giorno.

Per questa rete non mancano indicazioni di larga massima sui tracciati delle diverse linee, né sono mancate incoraggiantissime prospettive di apporti finanziari dell'I. R. I.

Napoli e la sua economia soffocano per le strozzature del traffico, Napoli non può sviluppare i suoi traffici che nel proprio sottosuolo. Questo traffico si presenta fortissimo in certe direzioni: quanto occorre per la sana gestione di una metropolitana.

Il Governo accolga queste istanze e queste invocazioni.

Per le ferrovie dello Stato, al di sopra di ogni altra cosa, si esige la sicurezza e la regolarità dell'esercizio. Va sempre aumentando la parte di questa regolarità e sicurezza affidata alla macchina: ma resta sovrano il fattore umano. Migliaia di uomini concorrono al regolare movimento del lungo percorso di un treno, ma basta la distrazione di uno solo per provocare disastri, anche gravissimi. Ciò esige che anche il fattore umano sia ben

curato, per tenere ciascuno sempre sereno al proprio posto di lavoro.

In questa e nelle altre amministrazioni dello Stato, la cosiddetta riforma burocratica non ha raggiunto né lo scopo di soddisfare il personale, né quello di realizzare, attraverso una moderna organizzazione del lavoro, economie che avessero contribuito a bilanciare, in qualche modo, gli oneri delle maggiori retribuzioni.

Alla vigilia della scadenza dei termini per l'emanazione delle leggi delegate, molti gruppi di altre amministrazioni dello Stato riuscirono ad ottenere vantaggi che crearono sperequazioni ed ulteriori, se non maggiori, malcontenti. Per i ferrovieri e per i postelegrafonici non si fece in tempo a provvedere con legge delegata e si è provveduto con leggi ordinarie, che nella pratica hanno mostrato lacune e hanno determinato sperequazioni, non previste dai sindacati, né dai rappresentanti stessi dell'amministrazione, né dal Parlamento.

Prima dell'approvazione dello stato giuridico si era andati avanti con leggi tampone, che medicavano una piaga, ma ne acutizzavano un'altra. Lo scontento e l'insofferenza attuale di molti gruppi di ferrovieri sono provati anche dal gran numero di proposte di legge presentate alla Camera ed al Senato.

A mio avviso, dopo l'esperienza fatta, è tempo che l'amministrazione studi e presenti al Parlamento proposte concrete per emendare molti punti dello stato giuridico che hanno creato sperequazioni, particolarmente sentite. Contrariamente a quanto si va affermando, i ferrovieri non sono pagati più degli altri, in relazione alle fatiche e ai rischi del loro lavoro. In questa, come nelle altre amministrazioni dello Stato, la legislazione degli ultimi anni ha creato sperequazioni in danno dei più anziani, che pur hanno molto meritato per i sacrifici fatti e per il più faticoso lavoro compiuto. Bisogna risolvere i problemi aperti dal nuovo stato giuridico.

Un fugace accenno ci porta ad indicare la necessità di migliorare i coefficienti minimi tabellari del gruppo A, per facilitare l'afflusso di giovani laureati a concorsi che si faranno; di rivedere i coefficienti degli stipendi del gruppo B, troppo sperequati rispetto alle precedenti situazioni ed a quelle create per le carriere superiori od inferiori. Questi impiegati si ritengono più di ieri soffocati dalle realizzate istanze dei gruppi A e C, usando la vecchia nomenclatura. È bene andare incontro alla maggior parte delle richieste di passaggi alla carriera diret-

tiva dei laureati della carriera di concetto.

Non mi dilungo in altre indicazioni, per ovvie ragioni di brevità. Invoco però, soprattutto, la rapida approvazione della legge di modifica e di aggiornamento delle competenze accessorie, legge che va incontro ad istanze avanzate da oltre un biennio e la cui soluzione è stata, in definitiva, concordata fra i rappresentanti dei sindacati e dell'amministrazione da quasi nove mesi. In sede di approvazione di questa legge ritengo che si possano riesaminare le competenze accessorie del personale di macchina.

Il lentissimo procedere dell'iter di questa legge spazientisce il personale, genera malcontento e malumori che avrebbero potuto essere evitati. Mi auguro che si faccia presto, molto presto, e che nel frattempo si diano altri anticipi: ma non posso approvare la minaccia, né la proclamazione dello sciopero indetto solo dalla S. F. I. per il giorno 20 del corrente mese. Il ritardo nell'approvazione di questa legge non porta conseguenze economiche, perché non sposta la decorrenza dei vantaggi che ne deriveranno.

Gli onorevoli colleghi della sinistra mostrano di difendere le ferrovie dello Stato: ma a parole, perché, nei fatti, spingono i lavoratori ad agire contro questa amministrazione.

Per essi proprio le aziende pubbliche sono prese di mira, come obiettivi più facilmente raggiungibili, dalle cosiddette pattuglie di punta nel tentativo di indebolire il Governo ed il regime democratico.

Amici e compagni ferrovieri, colleghi tutti, le ferrovie dello Stato non appartengono a nessun gruppo industriale, a nessun governo, a nessun ministro e neppure agli alti funzionari dell'amministrazione: sono del popolo, dei lavoratori italiani, che ve le hanno consegnate per utilizzarle nel loro interesse. Voi non potete tradire questa fiducia.

Nelle ferrovie non dovrebbero farsi scioperi nel quadro di manovre agitatorie, né scioperi contro il Parlamento che, per le competenze accessorie, è il solo responsabile, del ritardo giustamente lamentato.

Ed ancora un appello ai ferrovieri ed ai dirigenti dei loro sindacati. Il mondo cammina ed i sindacati non possono sostenere a lungo posizioni antistoriche contro una più moderna organizzazione del lavoro ferroviario. Bisogna assecondare anche questo ammodernamento nell'utilizzazione del fattore umano in base alle attrezzature sempre più idonee di cui dispone e di cui si disporrà.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1960

Nessun supersfruttamento e nessuno sfruttamento; ma semplice richiesta di operare con uno sforzo muscolare od intellettuale medio. Niente stakanovismo ma neppure letti di piume, cioè posti ove si lavori troppo poco o si fa con numero eccessivo di agenti quello che potrebbe farsi con minore impiego di personale.

Occorre aumentare le possibilità delle macchine e diminuire l'impiego degli uomini. Occorre facilitare il progresso meccanico e l'automazione; ma le maggiori spese che ciò comporta devono essere, almeno in parte, compensate da minori oneri per il personale.

Le eventuali economie derivanti dalla produttività devono essere divise fra l'amministrazione ed il personale.

Le ferrovie sono e devono continuare ad essere di modello a tutte le aziende pubbliche, e ciò principalmente per merito dei ferrovieri.

Concludo inviando da questi banchi un saluto a tutti i dipendenti del Ministero dei trasporti, sia che operino nella motorizzazione sia nelle ferrovie.

Quelli della motorizzazione, pochi e ben guidati, bene afflatati fra loro, operano con alto senso del dovere, senza risparmiarsi e senza scansare sacrifici, come hanno fatto per la prima attuazione del codice della strada.

Ad essi occorrono altri mezzi tecnici, per rendere più ordinato e più proficuo il loro lavoro.

I sacrifici dei ferrovieri sono noti a tutto il popolo italiano. Eppure anche il Parlamento ha negato loro il riconoscimento morale di combattenti per essere rimasti durante la guerra al loro posto di lavoro con rischi talvolta maggiori dei militari che tale riconoscimento hanno ottenuto.

A questi lavoratori tutti, dai capi servizio ai direttori generali, ai manovali, io credo debba andare il riconoscimento ed il saluto del Parlamento italiano. A questi lavoratori credo debba andare, più di tutto, l'assicurazione che il Parlamento riconosce le loro benemeritenze e terrà sempre in gran conto le loro necessità morali e materiali. (*Applausi al centro*).

Presentazione di un disegno di legge.

FERRARI AGGRADI, *Ministro delle partecipazioni statali e ad interim dei trasporti*. Chiedo di parlare per la presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARI AGGRADI, *Ministro delle partecipazioni statali e ad interim dei trasporti*. Mi onoro presentare, a nome del ministro delle pubblica istruzione, il disegno di legge:

« Collocamento nei ruoli speciali transitori degli insegnanti tecnici pratici del personale tecnico di ruolo speciale transitorio, degli istituti e delle scuole di istruzione tecnica ».

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

Si riprende la discussione.

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

CONCAS. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'anno scorso il gruppo parlamentare a cui ho l'onore di appartenere e a nome del quale parlo oggi, ebbe a presentare una relazione di minoranza allo stato di previsione del Ministero dei trasporti per il 1959-1960. E ciò fece non per il gusto di affidare agli atti della Camera una relazione scritta, ma perché avvertiva la necessità — una volta per sempre — di metter fine alla superficialità e al disinteresse con cui la Camera era solita trattare i problemi di questo settore.

Noi abbiamo voluto con quella relazione guardare in fondo ai problemi dei trasporti per analizzare le cause e le responsabilità della situazione in quel momento, per prospettare i possibili rimedi, per indicare soprattutto una nuova politica.

In altre parole, il gruppo socialista ha voluto, dopo un preciso esame ed un'analisi completa, prospettare una politica dei trasporti che si ponesse in termini di alternativa rispetto a quella condotta fino ad oggi dai vari governi che si sono succeduti. Per noi, la politica indicata ieri resta valida anche oggi: nessun cambiamento di indirizzo, infatti, nella politica dei trasporti si è verificato dall'anno scorso, né vi sono segni premonitori per il futuro.

Tutto ciò ci obbliga, pertanto, a ritornare sull'argomento per riproporre gli stessi temi.

Onorevoli colleghi, la situazione equivoca che esiste nel settore dei trasporti determina l'urgente necessità di impostare una seria politica nuova che metta fine al caos imperante, ed assegni ai trasporti il giusto posto che compete loro in una vasta politica di sviluppo economico e di progresso civile. È

innegabile — e in ciò siamo perfettamente d'accordo con le dichiarazioni rese dal ministro in sede di Commissione — che la politica dei trasporti costituisce un fattore organico per uno sviluppo armonico di tutta l'economia sul piano della distribuzione delle forze produttive e sociali, e che, se diretta secondo giusti criteri, può contribuire, nel nostro paese in particolar modo, ad eliminare gli squilibri esistenti tra regione e regione, ponendo le premesse per lo sviluppo delle nostre regioni arretrate.

Ma la situazione equivoca a cui accennavo è la meno adatta per una politica di sviluppo. Tale situazione è dovuta innanzitutto alla carenza di distribuzione di compiti tra il Ministero dei lavori pubblici e quello dei trasporti, per cui vi è la pratica impossibilità per quest'ultimo di incidere seriamente sulla politica dei trasporti in generale, tanto che il ministro dei trasporti è oggi, di fatto e di diritto, soltanto il ministro delle ferrovie.

Vi sono state in Italia, infatti, una politica dei trasporti ed una politica ferroviaria che hanno lavorato ciascuna per proprio conto, quasi senza conoscersi o addirittura combattendosi. Abbiamo avuto, così, imponenti stanziamenti per l'ammodernamento della rete ferroviaria, per le riparazioni, per la manutenzione ordinaria e straordinaria, che hanno imposto alla collettività sacrifici notevoli a favore di una azienda, come è quella delle ferrovie dello Stato, e contemporaneamente non si è mancato di deprimere detta azienda con una politica per altri rami parallela e concorrente, provocando lo sperpero di capitali e di risorse nazionali.

Cos'è che lamentiamo di più noi socialisti? Non quella che è la politica specifica per l'azienda delle ferrovie dello Stato, per quanto non possa di per sé considerarsi soddisfacente, ma la carenza di una politica generale dei trasporti in cui trovi il suo giusto collocamento il coordinamento tra strada e rotaia, che oggi — come non mai — vanno per proprio conto, anche se spesso marciano « in parallelo » danneggiandosi reciprocamente. Lamentiamo la carenza di una politica di coordinamento tra strada e rotaia rispondente a criteri di interesse generale.

In genere quando si parla di questi problemi, come pure nel dibattito in corso, da più parti si considerano la strada e la rotaia come due entità astratte, anziché come componenti inscindibili di una politica organica; non ravvisando, poi, o, meglio ancora, facendo finta di non ravvisare che alla base

esistono invece ben definite strutture e solidi interessi economici.

Oggi tutta la politica dei trasporti, e quindi anche la ripartizione del traffico tra strada e rotaia, sono determinate dai monopoli unicamente in base alla realizzazione del loro massimo profitto. Il problema di fondo, che esiste e che deve essere risolto, è quello della scelta fra una politica di trasporti, su strada e rotaia, rispondente a criteri di interesse generale, e una politica rispondente invece agli interessi di ristretti gruppi economici. A questa scelta non si può sfuggire, ed ogni gruppo politico dovrà assumere in Parlamento e davanti al paese le proprie responsabilità.

Noi socialisti questa scelta l'abbiamo già fatta, dal momento che chiediamo un coordinamento fra strada e rotaia con una distribuzione delle funzioni la quale tenga conto della capacità di elevare la produttività nazionale e non di favorire più elevati livelli di profitto ai maggiori gruppi capitalistici privati.

Quando affermiamo che fino ad oggi si è fatta una politica di trasporti a tutto favore dei gruppi capitalistici privati, noi facciamo una seria e veritiera constatazione. Infatti, da qualsiasi parte guardiamo il problema, non si può giungere che alla stessa conclusione!

E andiamo, infatti, per ordine. Che cosa si è verificato con l'accordo A.N.A.C.-ferrovie dello Stato? Detto accordo, per fortuna scaduto, però ancora operante, non ha funzionato nel contenimento dei servizi paralleli, non ha prodotto alcuna perequazione tariffaria, non è riuscito a coordinare i servizi e gli orari, non ha messo in atto alcuna collaborazione tra strada e rotaia. Non mi dilungherò a dimostrare la veridicità di questa mia affermazione in quanto su questo argomento abbiamo parlato a lungo l'anno scorso e fino ad oggi da nessuna parte ci è venuta la dimostrazione del contrario.

Il solo settore ove ha operato l'accordo è stato quello della rinuncia ferroviaria all'assunzione di autoservizi. Ed anche su questo punto mi pare che la Camera non debba avere niente in contrario a concordare con la mia affermazione.

Da parte nostra non si chiede affatto di sopprimere o soffocare le autolinee private. Si tratta semplicemente di considerare con serietà i compiti e le responsabilità specifiche di questo settore; si tratta di non lasciare al caos di una concorrenza indiscriminata la politica dei trasporti, concorrenza che si verifica in una situazione di privilegio per le autolinee a

tutto danno dell'azienda delle ferrovie dello Stato.

Nella situazione che abbiamo illustrato, le direttive di una diversa politica dei trasporti emergono automaticamente. Per questo, noi socialisti ci siamo permessi in Commissione, onorevole ministro, di presentare un ordine del giorno nel quale chiedevamo che il Parlamento venisse investito politicamente del problema, dato che l'accordo A. N. A. C.- ferrovie dello Stato è scaduto e ciò perché la materia non è tale da poter essere demandata a trattative tra le parti, per le implicazioni che da tale accordo derivano, sia di ordine economico sia di ordine sociale.

Con ciò non vogliamo nella maniera più assoluta esautorare il ministro nelle sue prerogative, in quanto solo a questi spetta di decidere nel merito, ma vogliamo far discutere il Parlamento, perché anche il Parlamento si assuma le sue responsabilità, si da evitare che si ripetano gli stessi deleteri effetti che si sono verificati con il precedente accordo.

Onorevoli colleghi, noi sappiamo che dove i trasporti su strada non sono nazionalizzati, si offrono due sistemi: o quello di istituire le sole autolinee domandate dagli aspiranti concessionari, i quali hanno dunque ogni potere di iniziativa, o l'altro di conferire codesto potere allo Stato, il quale predetermina esso le linee da istituire secondo un piano e accoglie le domande degli aspiranti concessionari solo se ed in quanto le linee richieste figurino in detto predisposto piano.

Ebbene, quasi tutti i paesi dell'Europa occidentale seguono questo secondo sistema, con l'aggiunta che una gran parte di essi riserva alle aziende ferroviarie di Stato o a società da esse controllate la gestione di una gran parte delle linee in esercizio. Non così, certo, per l'Italia.

Il conferimento del potere di iniziativa allo Stato, come si può dedurre automaticamente e logicamente, comporta evidenti vantaggi: si istituzionalizza alla base il coordinamento con i servizi a impianti fissi; si evita la sovrapposizione antieconomica di più sistemi; si distribuisce la rete perequatamente sull'intero territorio, evitando gli scompensi tra regione e regione. Tutto il contrario di quello che è avvenuto e sta avvenendo nel nostro paese. Ed anche per queste affermazioni non mi dilungherò ad illustrarle più dettagliatamente, perché sono già state oggetto di nostra trattazione.

Inoltre, lo Stato può meglio temperare le condizioni tecnico-economiche di esercizio delle autolinee, sia in rapporto al raggrup-

pamento delle reti sia in ordine all'inclusione in complessi organici di linee redditizie con altre che lo sono meno, evitando quello che è avvenuto nel nostro paese, dove le autolinee si sono accaparrate le regioni più ricche lasciando nel quasi completo abbandono le regioni più povere a tutto scapito dell'interesse generale e del progresso.

Onorevoli colleghi, da queste mie considerazioni deriva che l'economicità dei servizi a impianti fissi non può assicurarsi se non a patto di affidare ad uno stesso complesso, assoggettato a idoneo controllo, la gestione della ferrovia e delle autolinee concorrenti. Altrimenti facendo, si hanno tutti gli inconvenienti che conosciamo: *deficit* delle ferrovie, integrazioni, sussidi straordinari e contributi vari a fondo perduto (e tutto ciò a spese della collettività), mentre i concessionari di autolinee possono continuare a fare i loro buoni affari, indisturbatamente e addirittura col favore del Governo.

È per tutto ciò, onorevole ministro, che noi abbiamo richiesto una ampia discussione del problema in Parlamento e, debbo dargliene atto, ella, accettando la nostra proposta, ha dato prova di alta comprensione e senso di responsabilità. Vedremo poi a suo tempo, sempre se sarà lei il ministro dei trasporti, poichè sentiamo quale aria spiri in Parlamento e fuori, vedremo a suo tempo — dicevo — se alle buone intenzioni faranno seguito anche i buoni fatti. Me lo auguro di tutto cuore.

È chiaro che quando in quest'aula si tratterà della questione di un eventuale altro accordo fra l'A. N. A. C. e le ferrovie dello Stato e della definitività delle concessioni automobilistiche, bisognerà rivedere e riordinare tutto secondo un piano di coordinamento coi servizi ad impianti fissi, evitando la sovrapposizione antieconomica di più sistemi con distribuzione perequata di tutta la rete sull'intero territorio. La realtà italiana bene la conosciamo. Visto e considerato che l'accordo A. N. A. C.-ferrovie dello Stato è scaduto e che il regime della provvisorietà delle concessioni si è reso intollerabile, venga al più presto investito il Parlamento per una ampia e particolareggiata discussione. Ciò noi chiediamo, nell'interesse di tutta la collettività nazionale!

Onorevoli colleghi, l'altro problema, sul quale mi permetterò di intrattenere l'Assemblea, riguarda le ferrovie in concessione all'industria privata.

Dalla fine della guerra al 1952 lo Stato è intervenuto a favore delle ferrovie in con-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1960

cessione con sovvenzioni, sussidi, contributi, ed altre provvidenze, al netto della riparazione dei danni di guerra, nella misura di 34.340 milioni in lire correnti e circa 36 miliardi in lire 1952, oltre 24.500 milioni in lire correnti e 25 miliardi in lire 1952 per sovvenzioni e sussidi straordinari. (Questo, sempre che le cifre a mia disposizione siano esatte).

Ebbene, nel 1952 il Governo, invece di trarre da questa situazione le debite conseguenze, quand'anche fossero state vere le cause dei passivi sistematicamente denunciati dalle ferrovie private, qualora non avesse potuto o dovuto — a norma degli atti concessionali — dichiararne addirittura la decadenza per inadempienza dei concessionari, ha preferito, con la legge n. 1221, stabilire provvidenze per l'ammodernamento, allo scopo di ridurre i sussidi straordinari dati a fondo perduto a pareggio dei bilanci, visto che detti sussidi ogni anno aumentavano sempre di più. Si pensò, allora, che l'ammodernamento finanziato dallo Stato servisse almeno a stabilizzare la spesa che questo aveva sostenuto e stava sostenendo a fondo perduto per le ferrovie concesse. Senonché le previsioni (e, se vogliamo vedere quali fossero, dobbiamo rileggere gli atti parlamentari, dai quali si rileva che — in particolare — le previsioni del senatore Corbellini erano più che rosee, poiché egli affermava che in questo modo avremmo potuto risolvere il problema del *deficit* delle ferrovie concesse) che accompagnavano la legge non si sono realizzate e sia i sussidi sia le sovvenzioni sono andati aumentando di pari passo e insieme quasi raddoppiandosi di anno in anno.

Gli stessi sussidi, che avrebbero dovuto diminuire almeno della quota trasferita a sovvenzione rivalutata per le ferrovie sottoposte al trattamento della legge n. 1221, non sono affatto diminuiti.

La grave situazione delle ferrovie concesse e il fallimento della legge n. 1221 hanno già richiamato l'attenzione del Parlamento, tanto che lo stesso relatore per la maggioranza al bilancio dei trasporti del 1955-56, mi pare l'onorevole Bima, ebbe parole di fuoco criticando l'impostazione e l'applicazione di detta legge.

Ebbene, che cosa si vuol fare, signor ministro? Visto e considerato che l'ammodernamento procede a rilento, per non dire addirittura che non procede affatto, si vuole prendere nuove iniziative sulla base e secondo i criteri della legge n. 1221? Si vuole conti-

nuare a sperperare altro denaro pubblico? Si ritiene ancora che per queste società il bilancio dello Stato debba essere il pozzo di san Patrizio?

Noi avevamo posto queste domande anche l'anno scorso, in sede di bilancio; senonché il ministro allora in carica non ci diede alcuna risposta. Ella, onorevole Ferrari Aggradi, dice che ce la darà, ed io la ringrazio.

Noi riteniamo che continuare in questa direzione significhi non voler risolvere il problema e regalare altri miliardi alle società concessionarie, le quali stanno dormendo sonni tranquillissimi in questo momento, perché sono convinte che non esiste da parte del Governo alcuna intenzione di cambiare sistema. Io desidererei che fosse lei — signor ministro — a svegliare le società concessionarie da questo sonno profondo assicurandomi in merito. Mi auguro che tutto ciò avvenga nella sua risposta.

Onorevoli colleghi, se l'analisi della situazione è esatta, è chiaro che occorre intervenire con provvedimenti radicali, anche se opportunamente graduati in relazione a talune necessarie priorità. A nostro parere, tali provvedimenti dovrebbero ispirarsi a determinati criteri. Si pone anzitutto con urgenza e con inderogabilità il passaggio delle ferrovie concesse allo Stato. In genere, da parte avversa ci viene fatto presente che la spesa che lo Stato dovrebbe sopportare sarebbe talmente ingente da sconsigliare un'operazione di questo genere. Nella relazione scritta, che il mio gruppo ebbe l'onore di presentare l'anno scorso, noi abbiamo prospettato una soluzione del problema. Mi si permetta di rileggere questo passo: « Il riscatto delle linee non comporta l'assunzione di oneri rilevanti alla condizione che, approfittando della vicina scadenza di molte concessioni, si computino gli aiuti a fondo perduto finora dati dallo Stato e se ne facciano valere fino in fondo i titoli di proprietà maturati a suo favore in virtù degli atti concessionali dei vari interventi compiuti a favore delle concessioni ».

Questo è il nostro punto di vista. Non so se ella, signor ministro, sarà d'accordo con noi; penso — però — che questo sia l'unico mezzo che abbiamo a disposizione per poter riscattare le ferrovie concesse.

La provvisorietà — inoltre — delle concessioni automobilistiche facilita la realizzazione della nostra proposta, consentendo la declaratoria della decadenza di tutte le concessioni di autolinee parallele alle secondarie, le quali, insieme con le sostitutive, potrebbero essere assunte dall'amministrazione ferroviaria, per

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1960

essere gestite in coordinazione con le linee ferroviarie secondarie.

Tutti sanno cosa vuol dire oggi il « parallelismo » esistente fra linee ferroviarie secondarie e autolinee. Non le farò il torto, signor ministro, di illustrarle la situazione, che è bene conosciuta da tutti.

Mi limiterò semplicemente a ricordarle che in questa situazione lo Stato si sobbarca tutti gli oneri, mentre i profitti vanno a favore delle autolinee; ciò nonostante, specialmente nelle zone più povere ed arretrate, permane il disservizio, e i comuni vengono sempre più sottoposti a vere e proprie « taglie », col versamento di contributi e sovvenzioni a favore delle autolinee, perché queste, più male che bene, servano anche il loro territorio, con aggravio dei già malconci bilanci comunali.

Sta di fatto, inoltre, che molte società che gestiscono le autolinee parallele alle linee ferroviarie secondarie sono le stesse che gestiscono le linee concesse. In genere si tratta di società di comodo, che si prestano a fare in maniera che la stessa società possa ottenere il contributo dello Stato per il *deficit* dei bilanci delle linee ferroviarie secondarie e contemporaneamente ricavare profitti dalla gestione delle linee automobilistiche. È per questo che abbiamo chiesto in Commissione, attraverso un ordine del giorno, che venissero portati in Parlamento anche i bilanci delle società che gestiscono le linee ferroviarie concesse, possibilmente insieme con i bilanci delle autolinee parallele alle ferrovie stesse.

Un programma così come noi lo abbiamo concepito potrebbe attuarsi facilmente e avrebbe tutto il nostro favore. Diversamente, il proposito di rinnovare i nefasti della legge n. 1221 e delle consimili leggi precedenti, ci troverebbe su un piano di netta opposizione. Pertanto, se il Governo è dello stesso nostro parere, occorre collateralmente integrare le vigenti disposizioni di legge con necessari strumenti legislativi e attuare il piano di investimenti studiato dalle ferrovie dello Stato, comprendendovi gli investimenti indispensabili per il rammodernamento delle ferrovie concesse oppure provvedendo alla sostituzione delle linee ferroviarie antieconomiche, da realizzare a mano a mano che avvenga il richiesto trasferimento allo Stato delle diverse linee. Urge frattanto che il Governo esiga, da parte dei concessionari delle linee, la presentazione dei bilanci in forma consolidata, secondo uno *standard* obbligatorio.

Onorevoli colleghi, l'altro argomento che desidero trattare è quello dell'azienda delle ferrovie dello Stato. Mi propongo di esaminare

il problema sinteticamente: non farò pertanto la storia completa dell'azienda, così come ha fatto il relatore, ma mi limiterò ad accennare per sommi capi alla condotta politica delle ferrovie dello Stato dalla ricostruzione ad oggi. Avremo modo così di constatare che essa è stata la conseguenza naturale e logica delle protezioni di ogni genere accordate ai grandi gruppi monopolistici, che condizionano i trasporti, come tutte le altre attività produttive del nostro paese: gli aumenti tariffari, la mancata riforma aziendale, gli investimenti, i divieti di gestione di autolinee, la politica di discriminazione sindacale e di supersfruttamento del lavoro, la campagna scatenata contro il *deficit* di bilancio ne sono i caratteri essenziali.

A proposito di *deficit*, non posso che associarmi a quanto ha detto al riguardo l'onorevole Colasanto, e non starò quindi a ripetere le stesse considerazioni. Va comunque tenuto presente che le ferrovie dello Stato assolvono ad una funzione sociale e producono un servizio pubblico, per cui per esse non si dovrebbero porre i termini dell'autosufficienza economica e meno che mai esse dovrebbero proporsi come fine la ricerca del massimo profitto. Questi rilievi valgano per coloro che sogliono partire lancia in resta contro il *deficit* delle ferrovie dello Stato, che per la verità non è quello che risulta dal bilancio ma è di molto inferiore, come ebbe a dimostrare in un intervento svolto in Commissione il collega onorevole Fabbri, alle cui conclusioni pertanto mi rimetto.

Ciò non toglie, però, che si sarebbe dovuto e si debba fare una migliore politica per le ferrovie dello Stato, cosa che è mancata.

Infatti non si è intrapresa la riforma delle ferrovie dello Stato; si è lasciata mano libera ai concessionari privati delle autolinee e delle ferrovie concesse; sono stati allargati a dismisura gli interventi dei trasportatori professionali di merci; si è lasciato che gli investimenti nelle ferrovie e nelle strade fossero realizzati, ciascuno indipendentemente dall'altro, nel più assoluto caos, si è fatto in modo che il sistema stradale, nelle attrezzature e nell'esercizio dei mezzi, finisse per sovrapporsi e porsi in concorrenza totalmente al sistema ferroviario.

Basterebbe qui avere sott'occhio la carta geografica del nostro paese per rendersi conto come a fianco della linea dorsale ferroviaria Milano-Napoli o quella trasversale Torino-Trieste vi sia in atto un programma, in parte già realizzato, per la creazione della autostrada che ad un certo momento porterà

necessariamente ad una concorrenza diretta delle ferrovie dello Stato. Questo si dica anche per quanto riguarda le altre autostrade che sono in programma o in via di realizzazione in Italia.

Di chi la colpa di tutto questo? Non staremo in questo momento a fare il processo agli uomini, diciamo soltanto, che la colpa è della politica che è stata portata avanti e condotta dai governi fino a questo momento.

Politica che ha provocato una duplicità di investimenti che logicamente, in un paese non ricco come il nostro, doveva essere evitata. Non certo da questa parte politica stanno le responsabilità, poiché noi da oltre dieci anni non ci stanchiamo di ripetere sempre le stesse cose. La responsabilità è dei governi che si sono succeduti e che sono stati politicamente legati alla destra economica del nostro paese, i quali hanno operato contro le aziende di Stato e a favore dei monopoli!

A parte la considerazione, come dicevo prima, che il *deficit* del bilancio delle ferrovie dello Stato è di molto diminuito con lo scorporo degli oneri sociali, sta di fatto che l'unica politica che il Governo ha saputo e voluto perseguire, è stata quella dell'aumento delle tariffe e quella del taglio dei rami secchi per il risanamento del bilancio, con non certo lusinghieri successi.

Si intende seguire ancora questa strada? Quando parliamo di rami secchi si tratta di un vecchio e annoso problema dibattuto, sul quale ogni gruppo politico ha espresso il proprio parere. Anche qui bisognerebbe risalire alle origini, vedere come questi rami sono diventati secchi, quale politica è stata fatta per non farli insecchire e come si è provveduto alla loro sostituzione. Ma queste cose sono vecchie e tutti le conosciamo. Noi non siamo mai stati i difensori a oltranza dei rami secchi, perché abbiamo sempre riconosciuto che vi sono in Italia determinate linee ferroviarie che necessariamente dovevano o dovranno essere eliminate dalla rete ferroviaria italiana, ma ci siamo sempre preoccupati che queste linee, ad un certo momento, una volta sopresse, venissero o vengano sostituite con servizi automobilistici gestiti dalla stessa azienda delle ferrovie dello Stato o quanto meno da altri enti pubblici che potrebbero essere le regioni, le province e i comuni. E ciò perché il progresso tecnico, con i suoi profitti, venga messo a vantaggio della collettività e non di determinati gruppi economici privati!

Per quanto concerne la politica tariffaria, poi, si dice che le tariffe ferroviarie italiane sono le più basse d'Europa e che, pertanto, dato lo spirito europeistico che aleggia, bisogna necessariamente uniformarsi a tutti gli altri paesi.

Onorevoli colleghi, noi abbiamo sempre ritenuto che un confronto delle tariffe dei trasporti vigenti nei diversi paesi non rivesta alcun interesse e, ove lo avesse, ciò sarebbe solo nel caso in cui si riuscisse a stabilire una correlazione tra il prezzo dei trasporti ferroviari e le situazioni economiche di ambiente.

Se noi facessimo un esame comparativo dei redditi *pro capite* dei diversi cittadini europei, dovremmo convenire senz'altro che le tariffe italiane sono più elevate di quelle di quasi tutti i paesi dell'Europa occidentale. Il problema, pertanto, che si pone per noi è quello di realizzare un indirizzo il quale risponda all'esigenza di incrementare i traffici, stabilendo un livello generale delle tariffe adeguato alle esigenze dell'economia nazionale.

Per l'incremento dei traffici è necessario attuare una politica coordinata di tutti i mezzi di trasporto, che abbia come base l'allargamento del settore pubblico dei trasporti. Ma per fare tutto ciò, è a sua volta necessario fissare criteri obiettivi e sottoporre al pubblico controllo il coordinamento tra strada e rotaia. Questo compito e questo controllo potrebbero benissimo essere affidati al Consiglio superiore dei trasporti, il quale però fino a questo momento è soltanto una chimera.

Bisogna d'altronde affidare a imprese pubbliche (come l'azienda delle ferrovie dello Stato) le linee concorrenziali e parallele alle stesse ferrovie dello Stato, per l'autotrasporto dei viaggiatori e per i servizi in sostituzione delle linee ferrate sopresse. Bisogna abbandonare, in altre parole, la politica fatta a favore delle ferrovie date in concessione a privati e ottenere la loro nazionalizzazione, avendo presente che l'obiettivo è quello che i trasporti diversi dalle ferrovie dello Stato devono avere una funzione di integrazione del sistema ferroviario e non carattere sostitutivo o concorrenziale.

Sarà in grado questo Governo di fare tutto ciò? Noi ci permettiamo di dire di no per moltissime ragioni. Innanzitutto per la maggioranza che appoggia questo Governo, per i legami che esso ha con i gruppi di pressione economica nel paese e in particolar modo per la situazione che si è venuta a creare in questi ultimi giorni. Per una nuova politica dei trasporti, questo Governo deve la-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1960

sciare il posto ad un altro governo. Ma se ne andrà questo Governo?

A questo proposito, se ella mi consente, onorevole ministro, vorrei sapere se tra le pressioni della piazza, per non volere sottostare alle quali il Governo non se ne vuole andare, è compresa anche quella di piazza del Gesù.

PETRUCCI. Non rientra nella politica dei trasporti.

AMADEI. Per farvela rientrare, il Governo potrebbe prendere il treno e andarsene!

CONCAS. Siccome stavo parlando della situazione, ho pensato bene di mettere questa nota un po' allegra in una situazione così difficile e tragica.

CAPPUGI. Quell'aggettivo «allegra» è la cosa più grave di tutto. Non vi è niente di allegro.

CONCAS. In effetti, la situazione è tragica e difficile. Ciò non toglie, però, che vi siano quelli che piangono e quelli che ridono per la vostra condotta.

Onorevoli colleghi, il presupposto dello sviluppo delle ferrovie italiane è che l'azienda pubblica delle ferrovie dello Stato sia svincolata dall'attuale soggezione ai monopoli. Noi ci siamo permessi di presentare in Commissione alcuni ordini del giorno accettati dal ministro come raccomandazione, uno che riguarda gli investimenti da realizzarsi e la loro distribuzione equilibrata in tutta la rete ferroviaria, e un altro che riguarda le forniture di impianti fissi e di materiale mobile con l'orientamento di rompere i cartelli esistenti in detto settore, realizzando una politica coordinata con le imprese dell'I. R. I. e del F. I. M. per forniture di materiali. Anche su questo ordine del giorno l'onorevole ministro ha espresso il suo parere, accettandolo, e noi lo attendiamo alla prova.

Anche nel campo dell'approvvigionamento della energia elettrica devo osservare che bisognerà una volta per sempre troncare i rapporti di dare e di avere tra le ferrovie dello Stato e i monopoli privati.

Ma, onorevoli colleghi, nessun programma economico di sviluppo può essere completo se in esso non si inserisce in modo organico una politica di miglioramento delle condizioni di lavoro e di aumento delle retribuzioni dei lavoratori, quali presupposti indispensabili per un elevamento della produttività del lavoro, per il miglioramento dei servizi, e per la fattiva partecipazione dei lavoratori alla vita aziendale. Per quanto riguarda le condizioni di lavoro e di salario dei ferrovieri italiani esse sono caratterizzate da

un alto grado di sfruttamento, come abbiamo più volte denunciato e provato e come ha testé affermato l'onorevole Colasanto.

La riduzione dell'orario di lavoro a 42 ore settimanali, a parità di salario, si impone a favore dei ferrovieri, se vogliamo trasformare in progresso sociale il progresso tecnico. Ma, quanto io richiedo si impone oltre tutto per motivi di sicurezza. Il problema della necessità di attenuare la intensità di lavoro per i ferrovieri è, pertanto, un problema che riguarda tutta la collettività. Vogliamo allora considerarlo come tale? Oppure lo vogliamo considerare alla stregua di una qualsiasi rivendicazione sindacale?

Accanto poi alla lotta per la fine di ogni discriminazione, per l'effettivo riconoscimento delle libertà sindacali e dei diritti costituzionali dei lavoratori, per il riconoscimento giuridico delle commissioni interne, per il rafforzamento del potere contrattuale del sindacato, quali premesse e garanzie di una reale democratizzazione della vita interna dell'azienda, si pone con urgenza il problema della riforma della struttura organizzativa dell'azienda ferroviaria.

Mi pare di non errare quando affermo che la struttura aziendale delle ferrovie dello Stato rimane tuttora quella che è stata impressa dal fascismo! L'allargamento della vita democratica nella gestione dell'azienda e la presenza di lavoratori in ogni istanza di direzione, anche in quelle decentrate ed esecutive, mi sembra dovrebbero ispirare la richiesta riforma dell'azienda delle ferrovie dello Stato.

Onorevole ministro, desidererei sinceramente che fosse da lei presa in attento esame anche la questione dei miglioramenti dei premi e della loro trasformazione, in modo che siano controllati dagli organismi unitari dei lavoratori e fissati con criteri obiettivi e non affidati alla discrezionalità, la quale si trasforma al momento opportuno in paternalismo e discriminazione!...

FERRARI AGGRADI, *Ministro delle partecipazioni statali e ad interim dei trasporti*. Quando parla di discriminazione sa che non è vero. Non accetto questo rilievo.

CONCAS. Per quanto riguarda i premi, invece, la discriminazione esiste...

CALASSO. Si vede che ella, signor ministro, è male informato.

FERRARI AGGRADI, *Ministro delle partecipazioni statali e ad interim dei trasporti*. Se lo dico, ritengo di poterlo dire. Vi è un consiglio di amministrazione che prov-

vede e che è formato anche di rappresentanti di lavoratori.

CONCAS. Io chiedevo che il sistema dei miglioramenti dei premi e della loro trasformazione sia controllato dagli organismi unitari dei lavoratori e fissato con criteri obiettivi e non affidati alla discrezionalità, la quale si trasforma al momento opportuno in paternalismo o in discriminazione. Ella sa, signor ministro, che i premi vengono concessi a discrezione. Si dovrebbero invece stabilire dei principi obiettivi per la concessione dei premi stessi.

FERRARI AGGRADI, *Ministro delle partecipazioni statali e ad interim dei trasporti*. La discrezionalità è una cosa diversa.

CONCAS. Ella sa bene che, quando una cosa viene lasciata alla discrezione, necessariamente si cade nel campo del paternalismo e della discriminazione.

L'altro argomento particolarmente sentito dai ferrovieri è quello della costruzione di alloggi.

Onorevole ministro, se io le dicessi quanto grava sullo stipendio del ferroviere il canone di affitto per l'alloggio e quanto incida sul suo bilancio familiare, dimostrerei di sottovalutare le sue conoscenze. Mi limito soltanto a prospettare il problema di quei ferrovieri i quali sono costretti ad occupare alloggi con fitto non bloccato e che si vedono sparire dalle mani un terzo e forse più dello stipendio al principio di ogni mese per il padrone di casa, per farle comprendere come il problema sia sentito ed appaia urgente. Esiste un'enorme differenza tra il ferroviere che gode di un canone di fitto bloccato e quello che questa fortuna non ha, per essere stato trasferito, nella maggior parte dei casi, contro la sua volontà. Vogliamo normalizzare questa situazione?

Onorevole ministro, ella comprenderà che il problema deve essere affrontato e risolto con la massima urgenza.

Sempre in tema di rivendicazioni, ritengo scandaloso lo sfruttamento in atto ai danni degli assuntori, i quali il più delle volte fanno anche 14 ore di presenza sul lavoro. Sono lavoratori legati agli impianti e si trovano, pur svolgendo mansioni uguali a quelle dei ferrovieri, in condizioni di inferiorità dal punto di vista salariale e con uno stato giuridico insufficiente.

Non posso concludere questo mio breve intervento senza spendere una parola a favore del problema dell'adeguamento delle pensioni, così come viene richiesto dai sindacati.

Attualmente i ferrovieri che vanno in quiescenza godono di un trattamento pensionistico pari all'80 per cento dell'ultimo stipendio. I sindacati hanno chiesto l'elevazione di questa percentuale alla misura del 90 per cento, e ciò non per il gusto di chiedere sempre di più o per mettere in atto una manovra demagogica, ma in quanto dalle statistiche sulla durata della vita umana si può riscontrare una riduzione per quei lavoratori che sono sottoposti a lavori pesanti o che restano maggiormente esposti alle intemperie.

Ebbene, i ferrovieri — e in questo caso intendo escludere i lavoratori degli uffici — sono tra i più colpiti; sono tra coloro che hanno una durata della vita inferiore a quella di tutti gli altri lavoratori.

Non vedo, pertanto, la ragione per cui non si debba andare incontro a questa giusta rivendicazione. Veda se le è possibile, onorevole ministro, legare il suo nome a questa conquista dei ferrovieri. Farebbe un'opera saggia e giusta.

Onorevoli colleghi, mi sia permesso, da questa tribuna, di inviare un saluto affettuoso a tutti i ferrovieri italiani che sempre, in ore difficili e no, hanno fatto il loro dovere con il massimo spirito di sacrificio, al servizio della collettività.

E mi sia permesso anche in questo momento di rispondere, sia pure brevemente, a quella parte dell'intervento dell'onorevole Colasanto in cui egli ha avuto parole che io non mi attendevo contro i ferrovieri per gli scioperi che essi sono costretti il più delle volte a fare per rivendicazioni giuste. Non possiamo essere d'accordo con l'onorevole Colasanto su questo problema. Diciamo che i lavoratori, compresi i ferrovieri, hanno tutti il diritto di scioperare: non possiamo vietare ai ferrovieri di usare quest'arma che è nelle loro mani e che essi hanno conquistato a prezzo di dure lotte e persecuzioni. Chi si mette oggi contro il diritto di sciopero si schiera contro i lavoratori, contro la libertà e contro la Costituzione!

Onorevole ministro, lo stato di previsione del Ministero dei trasporti che è oggi al nostro esame non presenta niente di diverso da quello dell'anno scorso, per cui le critiche da noi avanzate ieri restano ancora valide oggi, e il nostro voto non può essere che negativo. Voglia il nostro voto suonare incitamento al Governo e al ministro dei trasporti per richiamarli alla modificazione radicale degli indirizzi finora seguiti. Con la piena coscienza, onorevoli colleghi, di compiere così un atto responsabile, noi voteremo contro, chiedendo

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1960

una nuova politica dei trasporti degna del nostro paese, che vada incontro ai bisogni dell'economia nazionale. (*Applausi a sinistra*).

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

ALPINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non si bada abbastanza all'urgenza che, nel procedere del mercato comune, assumono i problemi del potenziamento del traffico e di una comune politica dei trasporti in Europa. In un regime di mercati chiusi, come quello dell'autarchia e del pieno protezionismo imperanti fra le due guerre mondiali, il sistema dei trasporti ha scarsa importanza, dovendo curare solo lo scambio di beni essenziali e non surrogabili. Ma l'importanza cresce a mano a mano che si passa a un regime di mercati aperti e diviene decisiva nella fase di formazione di una comunità economica.

In tale fase il sistema dei trasporti è quasi il protagonista. Esso accompagna e condiziona i mutamenti strutturali, in quanto solo i facili ed economici passaggi di ogni bene (dalle zone ove è più conveniente produrlo alle altre) consentono l'illimitata divisione del lavoro tra i paesi associati e le capillari specializzazioni, che sono il fine della comunità e la fonte dei vantaggi generali. Si aggiunga, nella presente congiuntura, il giuoco dei fattori normali di sviluppo dei traffici, con la robusta espansione produttiva rilevata dopo la recessione del 1958.

Ciò esige non solo il massimo rendimento dell'attuale sistema dei trasporti, con l'esercizio più efficiente, ma anche una grossa massa di investimenti nel settore e nelle sue infrastrutture, per potenziarne le capacità. Ora, sia per sfruttare il sistema attuale e sia per definire e distribuire gli investimenti, occorre chiarire i compiti dei vari mezzi di trasporto creando, sulle difformi politiche dei vari paesi, una certa armonia di indirizzi e programmi.

Badando ai cimenti competitivi del futuro regime di porta aperta, l'Italia deve compiere uno sforzo urgente per adeguare le strutture e le capacità del sistema dei trasporti interni, che tra l'altro resta lo strumento per diffondere e localizzare le specializzazioni produttive. Ci vuole una vera politica dei trasporti, con una razionale divisione di compiti e un serio coordinamento, per limitare gli esercizi antieconomici e lo spreco di preziosi capitali. Solo su tale piano si otterrà un reale potenziamento: di mezzi e impianti da parte delle aziende pubbliche e private esercenti i tra-

sporti, di infrastrutture da parte dello Stato e degli enti minori.

È chiaro che una simile politica, basata sulle capacità e sulla produttività dei mezzi in concorrenza, suppone l'abbandono dell'ostinata difesa di situazioni superate e antieconomiche, delle supremazie in nome di false o troppo costose socialità, di ogni pretesa al privilegio e alla repressione dei concorrenti. In concreto, essa suppone il riconoscimento dell'odierna realtà della ferrovia: che conserva funzioni utilissime nelle grandi comunicazioni, salvo la crescente concorrenza dell'aereo e della nave sulla lunga distanza, mentre è battuta inesorabilmente dall'autotrasporto, per le cose come per le persone, sui percorsi medi e brevi.

Sull'impostazione di una politica dei trasporti si sono chiaramente pronunciati, in sede internazionale, gli utenti: con un documento (camera di commercio internazionale — *brochure* 194) che resta mirabile esempio di fiducia nel libero sistema di mercato, contro ogni restrizione e privilegio. Si rivendica la libera scelta dell'utente sul mezzo più adatto ai suoi bisogni. Tale scelta non può essere sostituita da decisioni dei governi: se è già difficile per i funzionari — si legge nel rapporto C. E. E. — calcolare senza errore i costi economici, solo l'utente può apprezzare la differenza dei valori d'uso. La libertà di scelta del consumatore — ricalza il rapporto Kapteyn — è mezzo di orientamento insostituibile nell'economia.

Ovviamente, la scelta non va alterata con artifici, quali privilegi e sovvenzioni. Le aziende di trasporto vanno gestite commercialmente, cioè con fini di reddito; le misure fiscali possono portare al disavanzo delle ferrovie solo un sollievo modesto; tale sollievo è comunque assai minore del danno inflitto alla vita economica dalle restrizioni al progresso e alla produttività del sistema dei trasporti. Se a un mezzo si accollano funzioni di servizio pubblico e quindi perdite di gestione, lo Stato deve colmare il disavanzo, ma non proteggere quel mezzo contro i concorrenti mediante contingenti, tasse, limiti di peso e velocità non derivanti da esigenze di sicurezza. Anche per le ferrovie si deve tendere a un esercizio commerciale, attenuando i loro obblighi di servizio pubblico.

Sulla base della *brochure* citata si è cercata a Parigi, in febbraio, una intesa fra utenti e trasportatori, anche per evitare che il problema fosse risolto in modo troppo politico dai governi. Si è avuto un ennesimo scontro fra

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1960

la tesi liberista, degli utenti e degli autotrasportatori, e la tesi delle ferrovie, che vedono il trasporto come materia di puro interesse collettivo, quindi da organizzare con una coordinazione tariffaria imposta ai vari mezzi come strumento di divisione del traffico. In sostanza, il duello strada-rotaia resta un problema almeno europeo.

Una direttiva generale è stata testè fornita dalla commissione esecutiva del M. E. C. che ha inviato ai governi dei paesi membri una serie di raccomandazioni sui grandi tronchi di comunicazione ferroviari, stradali e fluviali, per la realizzazione di una infrastruttura europea delle comunicazioni che sarà alla base della politica comune dei trasporti ispirata al trattato di Roma. La creazione di tronchi di comunicazione comunitari avrà come primo effetto il collegamento delle reti nazionali. I progetti nel campo ferroviario prevedono il collegamento delle reti nazionali elettrificate e la elettrificazione delle linee ferroviarie colleganti i porti ai principali centri industriali; per le strade sono previsti assi di grande traffico a carattere omogeneo; per le vie fluviali si prevedono collegamenti tra i porti marittimi e l'interno e tra i grandi bacini fluviali dell'area comunitaria.

I punti del documento riguardanti l'Italia raccomandano, tra l'altro, la riconversione della corrente di trazione delle linee Genova-Torino-Chambéry e Genova-Marsiglia, nonché la costruzione delle strade Nizza-Savona-Torino-Chambéry e Verona-Brennero-Rosenheim e il miglioramento dei collegamenti della valle padana.

Si lascia ampia libertà ai paesi associati per la politica della rete minore delle comunicazioni interne. Ma è chiaro che le soluzioni adottate per tale politica condizionano gli apporti alla rete internazionale, nonché le possibilità espansive dell'attività dei sistemi nazionali di trasporto nell'ambito dell'area comunitaria. È dunque questo il problema più urgente da affrontare.

La decisione del ministro Ferrari Aggradi, che di fronte a oltre 8 mila domande giacenti ha liberalizzato le autorizzazioni per l'autotrasporto leggero (fino a 50 quintali di portata), è un passo importante, specie come segno di una direttiva liberale, sulla via che da tempo vado indicando per una moderna e costruttiva politica dei trasporti in Italia. Resta il problema dell'autotrasporto pesante, che più direttamente risponde alla domanda di trasporto di massa da parte del mercato, fortemente aumentata

in questi tempi di *boom* produttivo, e che fa la maggior concorrenza alla rotaia, abbracciando il traffico a lunga distanza.

Se comunque si addiverrà presto a un certo sblocco anche dei mezzi pesanti e se sarà meglio adeguata la riduzione delle imposte sui vari carburanti, il cui gettito supera tuttora di molto la spesa dello Stato e degli enti locali per mantenere e sviluppare le infrastrutture stradali, potremo salutare la fine della politica discriminatoria a danno dell'autotrasporto e la premessa del reale coordinamento fra strada e rotaia, guidato della libera scelta degli utenti dei trasporti. È superfluo ripetere che il coordinamento non deve essere autoritario, con una divisione di compiti imposta dalla legge, né artificioso, con distorsioni di convenienza create da tariffe politiche e sovvenzioni per un mezzo e balzelli e restrizioni per l'altro.

Il relatore dello scorso anno aveva detto giustamente che il coordinamento « non significa difesa di posizioni tradizionali acquisite, ritardatrice dell'inarrestabile evoluzione dei mezzi di trasporto »; ma poi aveva accusato, con evidente contraddizione, la « accanita concorrenza automobilistica » e la « libera competizione », chiedendo « l'intervento dello Stato per un coordinamento dei trasporti che assegni la sfera di azione a ciascun mezzo stabilendo le modalità per l'integrazione delle reciproche prestazioni ». In sostanza, egli proponeva un vero e proprio dirigismo nel settore. A mio avviso, il coordinamento deve essere schiettamente economico: quale sorge in modo spontaneo dalla parità di prospettive per i vari mezzi e dall'obbligo di un esercizio commerciale, basato sui costi effettivi. Solo in un quadro di comparazione genuina la scelta dell'utente vale ad orientare, nell'interesse generale, lo sviluppo dei singoli settori di trasporto e gli investimenti nelle rispettive infrastrutture.

Penso che normalizzando sul piano economico la posizione dell'autotrasporto si stimolerà un'analoga tendenza nell'azienda ferroviaria. Questa riceve una forte sovvenzione dal Tesoro, come copertura del disavanzo di esercizio (in buona parte, oggi, sotto la voce più dignitosa di rimborso di « oneri extra-aziendali ») a compenso degli impegni di pubblico servizio e sociali imposti dal potere politico; ma certamente vorrebbe ridurre ampiezza e peso di tali impegni e dei servizi sotto costo, scambiando almeno in parte la sovvenzione con un'autonomia che le consenta una gestione più economica.

A tutti è ormai evidente l'assurdità anti-sociale di tariffe politiche a sostegno, per esempio, di merci il cui prezzo finale potrebbe ben pagare il costo effettivo del trasporto, nonché dell'esercizio di linee di traffico insignificante, il cui passivo grida vendetta. La perdita dell'azienda ferroviaria supera di fatto i 109 miliardi annui, di cui 87 sono rimborsati come oneri extra-aziendali (per disavanzo linee a scarso traffico, tariffe ridotte o gratuite, trasporti postali, ammortamento mutui ricostruzione) e 22,6 miliardi per disavanzo vero e proprio.

Ci sarebbe da chiedere: a quante centinaia di miliardi salirebbe la perdita reale se, come nelle aziende private, si conteggiassero l'interesse sul capitale investito e l'ammortamento? Grava e graverà, sull'esercizio delle ferrovie statali, l'assurdo dell'indiscriminata ricostruzione post-bellica della rete, dov'era e com'era, con le linee la cui distruzione era l'occasione ottima per procedere al disarmo, passandole all'autobus e all'autotreno: ricostruzione politica, dunque, senza proiezione nel futuro e con l'immediato problema della convenienza di abolire molte linee riatate.

Peggio s'è fatto, salvo le proporzioni, con la ricostruzione e il cosiddetto « ammodernamento » delle ferrovie in concessione, che ricevono oggi tra contributi e sussidi 15 miliardi annui, a fronte di un traffico vieppiù modesto. In proposito un relatore alla Camera ebbe a rilevare che sarebbe stato meno oneroso per il paese, in vari casi, dare il trasporto gratuito sull'autobus, più comodo e veloce, a tutti i possibili utenti. Dopo otto anni dalla legge n. 1221 si persiste a mantenere con l'ossigeno esercizi ferrotranviari inefficienti, di scarsa utilità o del tutto insanabili, con coefficienti di esercizio paurosi (spese che superano fin di 13 volte l'introito) nonostante il gran dispendio di denaro pubblico per il loro ammodernamento.

Si potrebbe, rilevando che il trasporto si effettua con un disavanzo medio per unità di traffico di lire 2,44 dalle ferrovie statali e di lire 3,50 dalle ferrovie concesse (relazione Lombardi dello scorso anno), accusare la « socialità » delle tariffe. Ora, a parte quanto sostiene la citata relazione circa l'elevatezza della tariffa italiana rispetto alle altre in Europa, sta di fatto che le tariffe vigenti non sono sempre discrezionali, ma rispondono, almeno in certi settori, all'esigenza di tenere il traffico. Di ciò è riprova la politica di sconti e ribassi che gli uffici commerciali delle ferrovie dello Stato vengono ampiamente pra-

ticando, nel tentativo di contendere le merci all'autotrasporto.

È necessario — rilevava una recente mozione dell'A. C. I. — « restituire al coefficiente di esercizio (rapporto tra spese e ricavi) la sua funzione di primo parametro della produttività » e non arrivare, per il passivo ferroviario, a « un intollerabile e ingiusto sacrificio dei contribuenti ». Il risanamento sta anzitutto nelle misure già attuate in Francia, Germania e Inghilterra: recidere senza altri ritardi, senza indulgere a demagogie elettorali e al campanilismo che vuole la stazione ferroviaria in ogni paesino, quei « rami secchi » che già la relazione al primo piano quinquennale di ammodernamento delle ferrovie additava a « coraggiose amputazioni ». Secondo l'ingegner Cova, si tratta di attuare il piano di rinnovo di materiali e armamenti delle linee principali, abbandonando 8-10 mila chilometri di linee passive da sostituire con autoservizi e limitando a non oltre 5 anni ogni sussidio alle ferrovie concesse.

Si conferma, dunque, la mia vecchia tesi di un coordinamento che già emerge spontaneo dalle cose, guidato dalle scelte dell'utenza e dall'evoluzione tecnico-economica: riconoscere alla ferrovia un compito tuttora utile ed economico sulla rete di grande comunicazione, ove deve concentrare i non illimitati capitali per il continuo perfezionamento di impianti e servizi, e lasciare all'autotrasporto, per la sua adattabilità al volume e alla specialità delle esigenze e per la rapidità e completezza delle operazioni, la media e piccola distanza e la raccolta capillare del traffico, in sostituzione dei « rami secchi », anche per la rete ferroviaria maggiore.

È questa la formula di salvezza per la ferrovia. La si libera da compiti superati e insostenibili, da immobilizzi e oneri di esercizio sproporzionati ai prodotti complessivi e unitari con la conseguenza di bilanci disastrosi e di tentazioni a reclamare restrizioni e balzelli per i concorrenti; mentre le si conserva il compito che può svolgere validamente nell'odierna economia dei trasporti, concentrando gli investimenti su una rete limitata, omogenea e di intenso utilizzo.

Penso che su queste conclusioni conven-gano anche i tecnici e i dirigenti ferroviari, la cui competenza e dedizione sono una tradizione nell'azienda. Si tratta di una realtà scontata e ormai, più che sul vecchio duello strada-rotaia, si pone l'accento sulla cooperazione, in una coesistenza empirica che ha permesso alla rotaia di acquisire ancora una parte del grosso incremento dei traffici, pur

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1960

scendendo nell'ultimo quarantennio dal 75 al 30 per cento del totale. Del resto, perché combattere la libertà della strada, che mette in crisi le linee secondarie, se il Tesoro ne paga il passivo? Il guaio sta, appunto, in questo costoso *modus vivendi* che rinvia le scelte e perpetua un enorme spreco, in doppioni di esercizi e di impianti a carico di entrambi i settori e, in definitiva, del paese.

Non alludo alle grandi direttrici trasversali e longitudinali del traffico, ove da taluno si lamenta il concentrarsi di grandi investimenti per elettrificare e raddoppiare rotaie e, insieme, per costruire costose autostrade: qui c'è e ci sarà lavoro, quindi gloria e profitto, per tutti. Cito invece il rinvio dei previsti disarmi dei « rami secchi » e l'ostinato spreco di capitali nel costruire nuove e superatissime linee secondarie, che poi si dovrebbero subito chiudere per traffico scarso o perdite eccessive. Basta ricordare, tra i molti casi recenti, gli 8 miliardi per l'inutilissima Trento-Malé e i 7 miliardi per la sola galleria dell'Aulla-Lucca, progettata nel secolo scorso. E si continua! In seduta 8 giugno la nostra Commissione lavori pubblici ha approvato la spesa di 14 miliardi per una nuova ferrovia Paola-Cosenza (cui dovrebbe poi corrispondere l'ammodernamento della Cosenza-Sibari) con i soliti motivi, compreso quello di « dare lavoro » e quello di liberare la zona da uno « stato di soggezione ». Rendo lode al collega onorevole Principe che ha criticato la ferrovia dichiarando di contentarsi di una buona strada.

Quanto ai « rami secchi », ricordato che a tutto il 1958 sono stati chiusi all'esercizio chilometri 482 di linee in gran parte a scartamento ridotto e che ciò rappresenta un inizio irrilevante, noto che troppo empirico è il criterio della legge 29 novembre 1957, che conserva le linee con coefficiente di esercizio minore di 3 e assicura l'intervento del Tesoro alle altre, quando per ragioni sociali non vengano soppresse. Sono in gioco circa 4.700 chilometri di ferrovie statali, con un coefficiente medio di 5,15 (spese per oltre 5 volte l'introito) e un passivo totale di almeno 32 miliardi, e gran parte dei 5.122 chilometri di ferrovie concesse. Ora nessuno vuole un taglio simultaneo e indiscriminato: perso che il coefficiente di esercizio non possa essere il solo indice e che le soppressioni siano da decidersi con gradualità, tenendo anche conto degli apporti di traffico alla rete principale. È però eccessivo il timore che, con l'amputazione di linee costituenti i cosiddetti « bacini di traffico », si porti all'isterilimento delle

linee principali: perché il traffico, che aveva convenienza al trasporto ferroviario, continuerebbe ad affluire con gli automezzi.

Dalla cautela al non far nulla, comunque, troppo ci corre. Bisogna avere il coraggio di procedere a una larga conversione di ferrovie secondarie in autoservizi, sulla base della convenienza economica, e bisogna organizzare le cose. Quando si sente che c'è da sopprimere, ad esempio nell'alto Veneto, certe rotaie antiche e senza traffico e che anche le autorità locali sono d'accordo, ma che ciò non si fa perché non si provvede ad adeguare le strade della zona, dobbiamo deplorare una grave carenza nel coordinamento più elementare che sarebbe tanto più facile in quanto da realizzare nell'ambito di due soli ministeri.

Simili negligenze e la tecnica del rinvio contrastano evidentemente il risanamento economico del sistema dei trasporti. E certamente non si inquadra nella direttiva liberale, che ho salutato a proposito dei provvedimenti per l'autotrasporto leggero, la legge sull'equo trattamento per le autolinee, testé votata col consenso del ministro dei trasporti. Questi ha giustificato l'imperativa soluzione, per legge, con la mancanza di accordo sindacale: ma può essere una colpa per le imprese il non accettare volontariamente un'enormità, quale la stabilità del personale e l'organico burocratico in regime di assoluta precarietà delle concessioni, cioè dell'esercizio delle linee?

FERRARI AGGRADI, *Ministro delle partecipazioni statali e ad interim dei trasporti*. Questa è la premessa per dare la stabilità alle aziende.

ALPINO. Speriamolo! A parte le gravi eccezioni giuridiche e morali (perché non dare la stabilità a tutti?), si tratta di un assurdo economico. Si vuole che imprese private abbiano organici di personale approvati e imposti dal Ministero, con gradi, promozioni e relativi diritti acquisiti, inamovibili di fatto; e tali restino anche se l'azienda subisca trapassi di gestione o dimensionamenti!

In sostanza, invece di risanare la rete delle autolinee urbane ed extra-urbane in gestione pubblica e municipalizzata, che presenta grossi disavanzi e costa carissima ai contribuenti, si cerca di ridurre allo stesso piano la rete in concessione privata, facendole perdere le sue feconde capacità di gestione economica e di adattabilità a tutte le esigenze e portandola a dover mendicare i sussidi. Volendo espellere l'iniziativa privata

dal settore, è più corretto dirlo chiaramente, anziché cercare di snaturarla, avvilita e farle condizioni impossibili di esistenza.

La parità, a mio avviso, va attuata in bene: portando non già le imprese private alla gestione burocratica, bensì le imprese pubbliche di trasporto alla gestione industriale. Non mancano del resto, specie per l'azienda ferroviaria, le premesse giuridiche. Contro una concezione assoluta del servizio pubblico, del tutto extra-economica, cito il settore partecipazioni statali: anche qui si realizza un intervento a fini di interesse generale, ma l'articolo 3 della legge n. 1589 impone agli enti di gestione di seguire « criteri di economicità »; anche se la buona intenzione è sovente delusa dai fatti.

FERRARI AGGRADI, *Ministro delle partecipazioni statali e ad interim dei trasporti*. Non è vero.

ALPINO. Quest'anno non ho parlato sul bilancio delle partecipazioni, onorevole ministro, ma quella resta la mia opinione.

Comunque — stavo dicendo — per le aziende a partecipazione statale è ribadita la necessità di correggere l'originaria antieconomicità della gestione pubblica, e ciò può valere anche per l'intervento nel campo dei trasporti.

Per le ferrovie, parità significa eliminazione sollecita della rete secondaria passiva, revisione e taglio delle concessioni e tariffe realmente politiche, deflazione degli impegni di servizio pubblico e degli sprechi falsamente sociali e persino monumentali, come la ricostruzione costosissima di vecchie stazioni che non piacciono più, ma rispondono tuttora al vero loro compito di far partire e arrivare i treni. Su questa base l'azienda ferroviaria dovrebbe poter svolgere la sua politica negli investimenti, nell'uso dei fattori aziendali e nei rapporti con l'utenza, su un piano di massima autonomia e responsabilità. L'aiuto statale, a compenso delle residue funzioni pubbliche, potrebbe limitarsi a interventi per le infrastrutture.

A queste ultime lo Stato, liberato dal peso degli interventi a sostegno degli esercizi delle ferrovie statali e concesse, potrebbe dedicarsi in modo ben più adeguato. Potrebbe, insomma, curare i suoi veri compiti e realizzare, anche nel fornire le infrastrutture, quella parità di trattamento che finora la strada non ha ottenuto. Si lamenta infatti che nella ricostruzione postbellica le ferrovie statali e in concessione abbiano avuto almeno 1.250 miliardi, contro 250 per le strade statali e anche meno per le provinciali e comunali. Mentre poi si spendevano, a carico della generalità

dei contribuenti, più di 100 miliardi annui per gli esercizi delle ferrovie statali e concesse, solo a gran fatica si reperivano i 10 miliardi annui per le autostrade (legge n. 463) con nuovi aggravii fiscali sulla motorizzazione, il cui gettito è finito ancora in parte nel calderone della spesa.

Di recente si è lanciata la tesi che il gettito fiscale della motorizzazione non bilancia la spesa del paese per le strade, onde non sarebbe esatto che l'autotrasporto si paghi, con abbondanza, le infrastrutture. Ora, a parte che la strada (specie nella rete più capillare) è usata da varie altre categorie di utenti, compresi i pedoni, la realtà è che il suo costo è ampiamente coperto. Tale costo, in base ai dati forniti dal Ministero dell'interno sulla finanza locale a tutto il 1956 che hanno permesso di dedurre le spese delle province e dei comuni per le strade, è risultato per quell'anno in circa 230 miliardi, di cui 67 dello Stato, 60 delle province e 103 dei comuni.

Questi dati sono sospetti di una notevole sopravvalutazione, in quanto agli importi della manutenzione ordinaria e straordinaria e degli investimenti sono stati aggiunti gli interessi dei mutui, le spese per i servizi e uffici che in qualche modo badano alle strade, quelle della segnaletica e della vigilanza urbana, quelle della polizia stradale e persino il 50 per cento delle spese dei passaggi a livello, che le ferrovie lamentano di dover sostenere nell'interesse della strada. Comunque, a fronte dei citati 230 miliardi stanno, nel 1956, ben 331 miliardi di tasse sulla motorizzazione, che salgono a 465 nel 1959 e saliranno a 500, nonostante le riduzioni fiscali sui carburanti, nel 1960. È bensì vero che il rapporto tra spese e introiti, attivo per lo Stato di 252 miliardi nel 1956, è passivo nello stesso anno di 48 per le province e di 103 per i comuni; ma questo è un problema di equa distribuzione (lo Stato retroceda una parte più equa a province e comuni!) che non interessa l'autotrasporto.

Se mai, la tesi onesta è quella di portare la spesa per l'investimento e la manutenzione stradale più vicina al gettito delle tasse sulla motorizzazione, per risolvere un problema ormai drammatico. Nel 1938 sulla rete viaria statale ogni veicolo disponeva di metri quadrati 240 di strada, che nel 1959 si sono ridotti a 40 e nel 1965, secondo le previsioni e se non si provvede in tempo, si ridurranno a 25: onde c'è la prospettiva di restare imbotigliati sulle strade, se non si procede rapidamente ad aumentare la capacità di quelle

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTÍMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1960

esistenti e a costruirne di nuove. Si attuino pure, dunque, i piani per ammodernare e potenziare la rete principale (solo quella!) delle ferrovie dello Stato, ma nel contempo si badi ad accelerare e ampliare i programmi stradali, che sono troppo lenti e insufficienti.

Mi riferisco anzitutto alla legge n. 463 del 1955, che stanziò 100 miliardi per i contributi di costruzione a un gruppo di autostrade, integrata dalle concessioni ulteriori (Bologna-Pescara, Palermo-Catania, Messina-Catania) fatte con la legge n. 590 del 1959. Ci vorrebbe ben altro e soprattutto bisognerebbe conservare la forma del contributo statale in misura piuttosto uniforme, il che costituisce il vaglio di una ragionevole economicità delle iniziative. Quanto alla legge n. 590 citata, è chiaro che i 200 miliardi del decennio, diluiti sull'intera rete, sono troppo al disotto di quanto occorrerebbe per migliorare seriamente (in base all'articolo 23 della convenzione di Ginevra e badando alle condizioni create dal nuovo codice stradale), ben 10.650 chilometri di strade statali, che sono in gran parte pericolosamente strette, e inoltre eliminare 332 passaggi a livello. Analoga insufficienza va lamentata per la legge n. 126 del 1958 (pur essendo stati integrati i suoi 180 miliardi sull'ultimo prestito) di fronte ai programmi presentati dalle province e alle infinite esigenze della viabilità minore. Si aggiungono le contraddizioni derivanti dal mancato raffronto degli effetti delle varie leggi: da un lato lo Stato rileva una parte della rete provinciale e sovvenziona l'assunzione di strade minori da parte delle province, mentre poi queste intervengono largamente nelle autostrade, dalle quali evade, per difetto di garanzie nell'esercizio, il previsto concorso privato.

Mi si lasci dire, a questo punto, che una parte ben più diretta e decisiva dovrebbe assumere in materia il Ministero dei trasporti, in quanto responsabile del traffico e della circolazione nel paese. Non si capisce perché l'utilizzo e la disciplina delle strade siano di fatto demandati al Ministero dei lavori pubblici, le cui direttive sono talora confuse e rigide, comunque poco preoccupate delle esigenze dei trasporti: come nel caso clamoroso della sospensione festiva del traffico pesante merci, la quale si scuserebbe nelle punte estive, in coincidenza con le ferie, ma risulta inutilmente vessatoria e dannosa in tutto il resto dell'anno. A livello superiore, poi, penso dovrebbe spettare al Ministero dei trasporti, di concerto se mai con altri ministeri economici, la decisione sulle costruzioni e sui rinnovi delle

strade, sulla scelta dei tracciati e delle caratteristiche. Ciò vale specialmente per le autostrade, dalle quali ci si attende il maggior sollievo per un traffico viepiù massiccio ed esigente.

L'autostrada rappresenta l'ultimo, più perfetto e più costoso grado del collegamento stradale e quindi si giustifica soltanto, almeno per ora, là dove il traffico non è più contenibile nella rete ordinaria e risulta tormentoso, mal sicuro e rallentato. Si deve comunque trattare di traffico reale, non sperato o presunto a lungo periodo. Occorre pertanto che le scelte siano fatte su criteri tecnico-economici; non politici o addirittura elettoralistici, come si è fatto scegliendo tracciati ove la rete ordinaria dimostra tuttora traffico scarso (composto in parte di veicoli a trazione animale) e rinviando autostrade di alto traffico, come la Torino-Piacenza, la Bologna-Brennero e la Ponte San Luigi-Savona. Sarebbe bene ricordare che la causa del turismo nel Mezzogiorno si difende anzitutto sui valichi alpini, facendo trovare alla massa degli automobilisti stranieri strade di ingresso comode, sicure e moderne.

Concludo rilevando come lo Stato, lasciando l'esercizio diretto e indiretto dei trasporti e dedicandosi con impegno alla creazione delle infrastrutture, adempia un preciso suo dovere, motivato dall'insostituibile appoggio che un efficiente sistema dei trasporti dà allo sviluppo economico generale e dal fortissimo gettito fiscale offerto dalla motorizzazione all'erario. (*Applausi*).

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

DELFINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nella parte introduttiva della relazione, il collega Romano auspica l'istituzione di un consiglio superiore dei trasporti; ma la creazione di un tale organo consultivo non mi sembra sufficiente a risolvere la grave situazione che esiste nel settore dei trasporti, dal punto di vista del coordinamento fra i vari ministeri ed organi ad esso interessati. Nello stesso tempo non basta auspicare l'unificazione nel settore dei trasporti senza affrontare in maniera definitiva un problema che deve essere prontamente ed intelligentemente risolto, cercando di tagliare tutti quei nodi che tengono frenato in contraddizioni lo sviluppo dei trasporti nella nostra nazione.

In particolare, devono essere unificate le troppe competenze che si intersecano e si sovrappongono. Non è possibile continuare ad assistere alle circolari contrastanti, o addirittura polemiche, che, per esempio, il Mi-

nistero dei lavori pubblici e quello dei trasporti anche recentemente hanno diramato in materia di codice della strada; né è più oltre tollerabile che programmi autostradali vengano lanciati a volte dal Ministero dei trasporti, a volte da quello dei lavori pubblici o addirittura da una società per la costruzione di autostrade facente capo all'I.R.I. Sono lieto, al riguardo, che nella stessa persona coincidano i titolari del Ministero dei trasporti e di quello delle partecipazioni statali, perché l'onorevole Ferrari Aggradi potrà meglio rendersi conto della insostenibilità della situazione.

L'ingegner Cova, della « Italstrade », ha, dunque, lanciato un programma secondo cui bisognerebbe chiudere 10 mila chilometri di strada ferrata, bisognerebbe costruire 6 mila chilometri di autostrade e prendere altri provvedimenti. Tutto questo si può discutere e può essere eventualmente accettabile. Secondo me, però, il programma base dovrebbe essere fatto dal Ministero dei trasporti; perciò tanto meno potrebbe essere prospettato da un'azienda a partecipazione statale, che non ha rapporti con tale dicastero.

È evidente che tutti questi compiti e competenze devono essere unificati. Lo impone proprio questa situazione assurda che si verifica continuamente: lo scorso anno vi fu addirittura una polemica fra il Ministero dei lavori pubblici e quello dei trasporti per il codice della strada; in quella occasione furono citate delle cifre diverse persino sugli incidenti, sui morti e sui feriti.

Occorre, quindi, arrivare a questa unificazione e occorre che le competenze siano date a chi merita di averle e ha il diritto di averle proprio per le funzioni specifiche di Ministero. Il fatto che le strade statali siano amministrate e gestite dall'« Anas » non deve comportare il diritto da parte del Ministero dei lavori pubblici di controllare la circolazione stradale. Sarebbe come se l'azienda ferroviaria, siccome trasporta la posta, volesse anche smistarla e non lasciare questo servizio al Ministero delle poste e telecomunicazioni.

Si tratta di problemi che vanno affrontati radicalmente. Ogni anno si auspica una modifica della situazione, si auspicano nuovi organi consultivi al vertice per cercare un equilibrio. Si tratta di definire chiaramente una volta per tutte le competenze. Si deve fare questo atto di coraggio, evitando di andare avanti con una politica contraddittoria che porta all'impossibilità di unificazione e di direttive comuni nella politica dei trasporti.

È facile, per esempio, da parte dell'onorevole Alpino parlare di eliminare i cosiddetti rami secchi. Sul problema dei rami secchi ricordo che il collega Bardanzellu tenne un discorso specifico: non vi sono — egli ha detto — rami secchi, ma rami che non devono essere fatti seccare. È evidente che se le linee secondarie vengono trascurate e abbandonate, queste diventano ancor più passive e antieconomiche.

Non si può fare un discorso di questo tipo in Italia, partendo dal punto di vista della economicità di gestione e preoccupandosi, come si fa nella relazione, di dare all'amministrazione ferroviaria una struttura diversa che cerchi di sganciarla dalle pastoie statali per darle un'altra impostazione più propriamente aziendale ed investire solo dove c'è subito redditività. Non si può fare il discorso in questo modo. Mi stupisco di averlo sentito fare dal collega Alpino che è liberale, rappresenta certe idee e tendenze ed è anche collaboratore del giornale *24 Ore*. Su questo giornale, giorni fa, fu pubblicata la cronaca di una riunione, tenuta a Milano fra i maggiori operatori economici del nord ed il ministro dell'industria Colombo, dove si auspicarono, fra l'altro, maggiori investimenti concreti nel Mezzogiorno per il suo sviluppo industriale.

Il ministro Colombo è andato a Milano ed ha invitato i grandi operatori economici ad approfittare di questa congiuntura favorevole per investire nel sud, in quanto nel nord pare vi sia una saturazione in fatto di occupazione di manodopera, per cui diventerebbe quasi difficile investire bene. Gli industriali hanno risposto che occorrono prima le infrastrutture, in quanto — per esempio — la mancanza di strade, la difficoltà dei trasporti ferroviari incidono in maniera troppo pesante sui costi e sulla redditività delle imprese economiche.

In queste condizioni, non si può auspicare di tagliare i « rami secchi » e non si può seguire, nel settore dei trasporti, una politica determinata dal freddo calcolo economico, che non tenga invece presente la necessità degli investimenti statali nel sud, proprio nel quadro di quella politica per il Mezzogiorno che da dieci anni andiamo perseguendo.

Fatta questa premessa, vorrei dire che sarebbe stato auspicabile che nella relazione fosse stata fatta una più ampia trattazione dei problemi connessi all'entrata in vigore del mercato comune europeo.

Parlando in Commissione di agricoltura dell'accelerazione dell'entrata in vigore del

trattato, di fronte alle perplessità che furono espresse, il ministro Rumor disse che accetteremo l'accelerazione per settori, dando la precedenza a quelli che meglio ci convengono: per esempio, gli agrumi e gli ortofrutticoli. Ebbene, a questo punto entra in gioco il problema dei trasporti per il Mezzogiorno, del loro costo per portare i prodotti ai mercati del centro-Europa, trattandosi proprio della zona più depressa e più lontana dai mercati di consumo europei. Quindi, sostanzialmente, il problema dei trasporti deve essere inquadrato anche in questa visione.

Quest'anno la relazione si occupa molto, d'altro canto, dei problemi del Mezzogiorno. Ho letto che in Commissione è stata contestata la validità di questa trattazione. Ritengo, invece, che il relatore abbia fatto bene ad insistere sul problema dei trasporti del Mezzogiorno. Debbo rilevare, però, che in questa trattazione dei problemi del Mezzogiorno, non si è parlato settorialmente di alcune opere, la cui programmazione, pur necessaria, non è stata neppure auspicata. Per esempio, si insiste molto sulla Sicilia, e indubbiamente il relatore ha fatto bene...

PETRUCCI. Non ci tocchi la Sicilia, perché sbaglierebbe tutto il suo discorso. La Sicilia non ha chiesto che quel poco che poteva essere chiesto.

DELFINO. Non ho parlato male né di lei, né della Sicilia, né di Garibaldi! Stavo dicendo, oltretutto, che il relatore ha fatto bene a parlarne. Rilevavo invece che, nelle programmazioni auspiccate, non si è tenuto conto di tutta una zona che riguarda il versante adriatico, cioè non si è tenuto conto di necessità inderogabili. Su questo credo sia d'accordo perfino l'onorevole Alpino, che non nega la validità di certe opere di grande collegamento tra il nord e il sud.

In effetti, siamo di fronte al finanziamento totale — e i lavori procedono alacremente — del tronco ferroviario sul versante tirrenico, mentre sul versante adriatico la situazione è diversa: in questo versante il doppio binario si ferma ancora ad Ancona. In proposito mi permetto di ricordare che nel prestito nazionale dell'anno scorso erano stati riservati 4 miliardi da destinarsi a questo lavoro di raddoppio del binario fino a Pescara.

Quando ebbe luogo la discussione sul prestito nazionale feci osservare che i 4 miliardi stabiliti, a mio avviso, non sarebbero stati sufficienti ad eseguire l'intero raddoppio e che, tutt'al più, si poteva raggiungere con il

doppio binario Portocivitanova. Il ministro del tesoro dell'epoca mi rispose che questa cifra corrispondeva alla richiesta dell'amministrazione ferroviaria e che, pertanto, si doveva ritenerla sufficiente. Vorrei, inoltre, osservare che il prestito nazionale era anche destinato a compiere opere immediate ed, invece, solo alcuni giorni fa il consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato ha deciso di cominciare questi lavori. Cioè, a distanza di oltre un anno dall'emissione del prestito previsto per spese anticongiunturali, si è incominciato solo ora ad investire in questo settore una parte della somma stanziata. Il guaio maggiore, però, è che per arrivare a Pescara con il doppio binario non sono sufficienti 4 miliardi, ma ne occorrono almeno 14. Ma nemmeno basta arrivare a Pescara; bisogna arrivare anche a San Severo, dove riprende e già esiste il raddoppio del binario fino a Bari, per far sì che tutta la produzione ortofrutticola delle Puglie, e specie delle uve dell'Abruzzo, possa essere agevolata e fruire di favorevoli condizioni per il trasporto.

Ancora, purtroppo, non si è programmato questo doppio binario. Di ciò mi preoccupa profondamente, anche perché, rileggendo la relazione, constato che ci si è preoccupati di curare maggiormente il versante tirrenico. Infatti, senza parlare dell'autostrada del sole, si è compiuto il raddoppio del binario fino a Battipaglia e si sono spesi decine di miliardi che sono venuti da tutte le parti (dalla Cassa per il mezzogiorno, da prestito nazionale, dai fondi ordinari e straordinari) per rendere sempre più funzionante il versante tirrenico. Proprio per un motivo di giustizia, dunque, e di equilibrio tra i due versanti, mi sembra che finalmente si debba procedere al completamento del raddoppio sul versante adriatico.

Vorrei ora trattare il problema della sistemazione degli impianti ferroviari della città di Pescara.

Signor ministro, è la settima volta, e la terza parlando sul bilancio dei trasporti, che io mi occupo in quest'aula di questo problema specifico. Interessandomi particolarmente a questo problema, in accordo con le autorità comunali e con altri parlamentari appartenenti ad ogni settore, ho avuto modo di constatare un comportamento che giudico, per lo meno, leggero, se non poco corretto, da parte di alcuni organi dell'amministrazione ferroviaria. Vorrei appunto, in questo mio breve intervento, puntualizzare questo aspetto, perché ella ne possa prendere atto e possa in proposito intervenire.

So bene che il problema è passato alla competenza diretta del Ministero dei lavori pubblici (strana la situazione del Ministero dei trasporti che, pur lamentandosi di certe interferenze dei lavori pubblici, scarica su questo Ministero un problema, dopo di averlo trascinato a lungo ed aver deluso le speranze e le aspettative di tante autorità, di cittadini e di parlamentari !); tuttavia il Ministero dei trasporti è interessato alla questione, se non altro per i pareri. A questo riguardo, io mi permetto, signor ministro, molto sinteticamente di prospettarle la situazione.

Nel 1948, il ministro dell'epoca, senatore Corbellini, per sistemare gli impianti ferroviari di Pescara, accettò uno dei progetti presentati e affermò con chiarezza, in lettere che esistono presso il comune di Pescara, di cui sono consigliere, che il problema doveva essere risolto e che quello era il progetto accettato dall'amministrazione ferroviaria. È noto che il problema ferroviario di Pescara è più grave di quello di tante altre città. Credo che in nessun'altra città il piano ferrato sia sullo stesso piano stradale e costringa la città ad uno sviluppo nastriforme; credo che in nessun'altra città nel centro urbano passino due strade statali, la Tiburtina Valeria e l'Adriatica, che intersecano per tre volte i binari. Aggiungiamo che, ove si portasse avanti il raddoppio della linea ferroviaria, esso non potrebbe effettuarsi se non abbattendo decine di edifici nuovi, costruiti recentemente proprio ai margini della strada ferrata, per cui la sistemazione degli impianti è resa necessaria dal raddoppio che si è stabilito di fare per lo meno fino a Pescara e dal fatto che non vi sono sottopassaggi nella stazione e quindi manca la possibilità di un rapido smistamento dei treni.

Dopo la promessa del ministro Corbellini, a un certo momento si disse che, dei quattro miliardi di spesa (quanti ne comportava il progetto) 300 milioni sarebbero andati a carico dell'amministrazione ferroviaria e il resto a carico del comune di Pescara. Ciò voleva dire non parlare più del problema.

Nel 1957 l'onorevole Angelini, allora ministro dei trasporti, venne a Pescara e il 31 marzo fece un discorso, alla presenza del ministro Campilli e delle autorità, nel quale, senza che alcuno lo obbligasse, affermò: « Intendo assicurarvi che il Ministero dei trasporti nulla trascurerà per liberare Pescara nel più breve tempo possibile dai vincoli che oggi frenano la sua espansione urbanistica e che intralciano seriamente il traffico ». Nessuno — ripeto — obbligò il ministro Angelini ad aggiun-

gere che si rendeva conto del grave danno che produce la situazione e che si riservava di fissare una data non appena possibile, a breve scadenza, per la soluzione del problema.

Due anni dopo aver assunto questa posizione il ministro Angelini tornò a Pescara per inaugurare la tratta elettrificata Pescara-Ancona e rinnovò le promesse fissando perfino un termine. Disse che vi era una legge in via di approvazione, la legge che stanziava 200 miliardi per i miglioramenti della rete stradale e l'eliminazione di alcuni passaggi a livello, e che con essa egli si impegnava di sistemare anche gli impianti ferroviari di Pescara.

Attendemmo disciplinatamente l'approvazione della legge. Questa avvenne nel giugno dello scorso anno. Perciò in sede di discussione del bilancio dei trasporti chiedemmo, lo scorso anno, che si tenesse fede alle promesse e il ministro Angelini, nella replica, diede risposte tranquillizzanti, anche perché noi gli avevamo fatto presente che dalle aree di risulta si potevano ricavare due o tre miliardi, dato che si tratta di aree pregiate al centro della città. Il ministro Angelini disse che non era il caso di chiedere che il finanziamento avvenisse attraverso il prestito nazionale, come io avevo richiesto, e che si riservava di valersi di altre possibilità. Le sue chiare assicurazioni sono agli atti parlamentari.

Successivamente egli incontrò il sindaco di Pescara, cui ripeté l'assicurazione della preparazione del progetto di massima per risolvere il problema.

Ma dopo la compilazione del progetto di massima, il ministro dei trasporti tornò a Pescara, nel mese di novembre, e affermò che il progetto importava la spesa di 9 miliardi e mezzo e che egli non aveva possibilità di finanziarlo. Al massimo — disse — posso fare dei sottopassaggi.

Noi, però, rifiutammo la soluzione dei sottopassaggi e continuammo a trattare per una soluzione integrale. Ci recammo al Ministero dei trasporti e parlammo col direttore generale dell'amministrazione ferroviaria e con gli ingegneri all'uopo preposti, i quali tutti si resero conto della antieconomicità della costruzione di questi sottopassaggi e della necessità di insistere per l'attuazione definitiva del progetto.

Pertanto, quando in Commissione si discusse la legge per il secondo finanziamento del piano quinquennale di ammodernamento, il ministro dei trasporti accettò in quella sede un nostro ordine del giorno tendente ad otte-

nere lo stanziamento di un miliardo come inizio di finanziamento per queste opere. L'accettazione di questo ordine del giorno ci fece pensare che il ministro avrebbe al più presto presentato il relativo disegno di legge per completare il finanziamento: invece il ministro, dopo un po' di tempo, si affrettò a dichiarare che il problema non era più di competenza del suo dicastero, bensì rientrava nella competenza del Ministero dei lavori pubblici.

Signor ministro, dopo avere affermato per tre anni che il problema doveva essere risolto di concerto tra il Ministero dei trasporti, quello dei lavori pubblici, la Cassa per il mezzogiorno e il Tesoro, il ministro dei trasporti ad un certo momento ha addossato il problema alla esclusiva responsabilità del ministro dei lavori pubblici.

Non ci siamo arresi per questo, ma abbiamo continuato con certezza e costanza a seguire il problema e in Commissione lavori pubblici abbiamo presentato un ordine del giorno (accettato come raccomandazione) che invitava il Governo a presentare il disegno di legge per il finanziamento dell'opera. Lo stesso ministro Togni, venuto a Pescara assieme col ministro dell'interno, ha dichiarato che si rendeva conto della gravità del problema ed ha disposto per l'invio di una commissione di tecnici del suo Ministero per studiare le possibilità di realizzazione e il costo di quest'opera.

I tecnici dei lavori pubblici sono venuti a Pescara e hanno studiato il problema. Anche il comune ha fatto fare uno studio da un tecnico di valore e ci siamo resi conto che i tecnici dell'amministrazione ferroviaria avevano compilato un progetto di massima, secondo il quale la spesa si aggirerebbe sui 9 miliardi e mezzo, basandosi su calcoli non precisi e agendo molto affrettatamente.

Signor ministro, quando il nuovo progetto dei lavori pubblici perverrà all'amministrazione ferroviaria per il parere, ci auguriamo che il suo Ministero non si irrigidisca nel pretendere che esso contempra tutte le loro costose previsioni. Le cifre sono state montate, perché sono stati fatti affrettatamente i calcoli e perché sono previste opere che oggi non sono più necessarie. Ad esempio, con l'avvenuta elettrificazione della tratta Roma-Pescara e della Bari-Milano, è assurdo pretendere di costruire un reparto per il lavaggio delle vetture, che non escono più annerite dalle gallerie, dato il diverso sistema di trazione; così è assurdo pretendere di costruire i fabbricati per i ferro-

vieri all'interno della stazione; è assurdo pretendere di costruire un parco merci proprio al centro: si accontentino di un parco merci nella stazione di Porta Nuova, che sta a poche centinaia di metri, cioè praticamente accettino uno snellimento del progetto troppo costoso da loro fatto, costoso per le opere e per il costo preventivato delle opere medesime. Cioè sostanzialmente questo progetto di 9 miliardi e mezzo, che ha dato l'impressione di essere stato redatto per non essere eseguito, oggi che è passato ad altre competenze, sembra poter essere ridotto ad un preventivo di 7 miliardi.

Con questa realizzazione le ferrovie dello Stato ci guadagneranno, perché realizzeranno una serie di economie nella gestione della stazione, con l'eliminazione dei passaggi a livello; mentre ricaveranno proventi di affitto dai negozi realizzabili sotto le gallerie; a prescindere dal fatto che l'amministrazione dovrebbe comunque spendere per lo meno un miliardo e 200 milioni per rifare la stazione (cheché ne dica l'onorevole Alpino, che vuole che gli edifici ferroviari rimangano brutti, a differenza delle autostazioni sempre più belle ed accoglienti).

Per la spesa occorrente c'è già un miliardo stanziato sul piano quinquennale di ammodernamento: ho la risposta ad una mia interrogazione in cui è detto che il miliardo è accantonato come da ordine del giorno accettato in sede di Commissione trasporti.

Bisogna altresì tener conto dell'elemento positivo rappresentato dalle aree di risulta, che valgono miliardi. Abbiamo quindi già 3 o 4 miliardi su cui contare.

Si attende la legge che completi questi finanziamenti. Il Ministero dei lavori pubblici ha assicurato che porterà avanti questa legge. Ora, nel momento in cui verrà a concertare il progetto, a definirlo, io mi raccomando alla sua lealtà, signor ministro, perché tenga presenti questi fatti e non permetta che l'amministrazione ferroviaria si irrigidisca, dopo che per anni aveva percorso una strada che non era quella giusta e ci aveva trascinato con promesse e speranze, ed a questo punto, proprio in questa nuova strada voluta dall'amministrazione ferroviaria, non sia di intralcio l'amministrazione stessa. Ritengo inoltre che lo stesso ministro dei trasporti potrebbe, anzi dovrebbe, farsi promotore di un disegno di legge per il finanziamento della seconda tratta del raddoppio della Ancona-Pescara e della conseguente sistemazione della stazione di Pescara.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1960

È questo l'auspicio che io volevo fare, è questa la speranza che esprimo, insieme con l'affidamento che le porto nell'anticipare il voto favorevole del nostro gruppo al bilancio del Ministero dei trasporti.

Deferimento a Commissione.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva, comunico che i seguenti disegni di legge sono deferiti alla VI Commissione (Finanze e tesoro) in sede referente:

« Conversione in legge del decreto-legge 30 giugno 1960, n. 589, portante modificazioni alle aliquote di tasse speciali per contratti di Borsa su titoli e valori stabiliti dalla tabella A, allegata alla legge 10 novembre 1954, n. 1079 » (Approvato dal Senato) (2354) (Con parere della V Commissione);

« Conversione in legge del decreto-legge 30 giugno 1960, n. 590, recante diminuzioni dell'imposta di fabbricazione su alcuni prodotti petroliferi » (Approvato dal Senato) (2355) (Con parere della V e della XII Commissione).

La VI Commissione (Finanze e tesoro) ha deliberato di chiedere che le seguenti proposte di legge, già assegnate in sede referente, siano deferite in sede legislativa:

Senatore SALARI: « Misura delle compartecipazioni alle pene pecuniarie per gli scopritori delle frodi nella preparazione e commercio dei prodotti agrari e delle sostanze di uso agrario » (1436);

Senatore CEMMI: « Modificazioni e proroga di norme relative alle agevolazioni tributarie a favore della piccola proprietà contadina e dei territori montani » (2220).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

La XIII Commissione (Lavoro) ha deliberato di chiedere che le seguenti proposte di legge, già assegnate in sede referente, siano deferite in sede legislativa:

SIMONACCI ed altri: « Modificazione dell'articolo 3 della legge 27 febbraio 1958, n. 130 » (1343);

BLOGNA ed altri: « Modifica alla legge 27 febbraio 1958, n. 130, riguardante l'assunzione obbligatoria al lavoro dei profughi dai territori ceduti allo Stato jugoslavo con trattato di pace e dalla zona B del Territorio di Trieste e delle altre categorie di profughi » (1627);

GAGLIARDI ed altri: « Aumento degli assegni familiari nel settore delle assicurazioni » (1393);

RUBINACCI: « Norme relative all'indennità di anzianità spettante agli impiegati privati » (1609).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Si riprende la discussione.

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

BARDANZELLU. Anche quest'anno prendo la parola nella discussione sul bilancio dei trasporti richiamando l'attenzione del ministro sui più urgenti e ancora non risolti problemi ferroviari della Sardegna. Premetto che nell'isola, per l'opera che il Governo vi ha compiuto — e gliene do atto — si nota un confortante risveglio in ogni campo delle umane attività. Dirò che è stato aperto come un varco al silenzio che prima ci circondava, un varco a quel senso fatalistico di abbandono per cui il nostro popolo, che ha sempre sognato ed amato un grande ideale di abitudini libere e civili, soggiaceva al peso in un iniquo destino e a quell'opaca immobilità che non era rinuncia ma condizione invalicabile di uomini e di cose. L'isolamento creava la solitudine e l'aggravava. I contadini e i pastori, specialmente, si sentivano come sperduti nei vasti orizzonti del cielo e del mare. Anche il mare era a noi nemico; solo ora, con la intensificazione dei traffici e degli allacci e con la istituzione in atto delle navi-traghetto, sentiamo il fremito di nuove energie eccitatrici di feconde imprese e di rischi salutari. È un momento in cui la nostra gente, che conosce la fedeltà e l'attesa, vuole prendere di petto il suo destino pieno di speranze, di energia e di coraggio.

Fu detto — ed è vero — che la speranza senza coraggio è ipocrisia, che la speranza senza energia è rinuncia. Noi dobbiamo ora risalire la china delle nostre carenze, riguadagnando il tempo perduto, senza nulla cedere al culto delle forti passioni che anche nei tempi oscuri furono il sale della nostra conservazione. Nessuno meglio di lei, signor ministro, può intendere e comprendere lo spirito delle mie parole, che, pur inadeguate, partecipano a quel diffuso stato d'animo al quale neppure lei, per le sue origini, può sottrarsi.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1960

Ma non è in nome delle origini che ci legano che io invoco qui i miglioramenti per la Sardegna. Lo faccio per quel senso alto di giustizia distributiva che presiede — e non avanzo dubbi al riguardo — al governo della cosa pubblica nel suo come negli altri ministeri.

L'isola sarda è rimasta per tanto tempo come una zona inerte della comunità italiana. Col risveglio delle sue sopite energie è un fiotto caldo di sangue generoso che si immette nel complesso della vita nazionale, che, accelerando questo risveglio, da esso, a sua volta, trae maggiore consistenza e forza.

Un tempo la politica italiana, nella scia delle allucinanti avventure che le potenze europee portavano per tutte le strade del mondo nella instaurazione di possedimenti e di colonie, ebbe pur essa le sue avventure portando, con sacrificio e nobiltà, nelle terre d'Africa i segni intramontabili della nostra civiltà. Nel nome di tale missione si convogliavano oltremare i nostri lavoratori e i nostri capitali, di cui le terre più vicine, come la Sardegna, rimanevano impoverite e spoglie.

Ora, il periodo delle colonie è tramontato. È un ciclo nuovo che, per forza di cose, si schiude per la nostra vita futura nel mettere a profitto tutte le nostre risorse in casa nostra, rendendo giustizia alle nostre terre allora trascurate, che dovranno essere le sorgenti genuine e sicure del nostro benessere.

Quando penso — senza inutili rimpianti, badate, sibbene con l'orgoglio della dimostrata capacità, anche se con profitto altrui — alla via Balbia in Libia, alle stupende arterie che da Massaua raggiungevano il cuore dell'Etiopia e congiungevano le deserte lande di quella Somalia che, per virtù nostra, nasce ora al sole della indipendenza e della libertà — e mi auguro che ciò sia — ho ragione di pensare e di sperare che l'ardore costruttivo dei passati governi si rinnovi in questo e nei futuri, ma a beneficio, questa volta, della comunità italiana e in special modo di quella parte di essa, come la Sardegna, che della precedente politica subì i contraccolpi e gli svantaggi.

Si sa che a fondamento della vita di relazione e della pacifica espansione nei campi infiniti del lavoro, del commercio e dell'industria stanno per noi i porti e le navi, le raccolte d'acqua e i canali di irrigazione, le case, le scuole, gli ospedali e le vie di comunicazione.

La Sardegna di per sé costituisce un mercato di dimensioni relativamente modeste e deve mirare, non alla autosufficienza, ma ad inserirsi nelle vaste correnti dei traffici nazionali. Il professor Livio Lacci, nel rapporto conclusivo sullo studio per il piano di rinascita, osserva che materie prime e prodotti finiti devono essere in grado di circolare con la massima rapidità ed economicità fra tutte le località dell'isola e fra l'isola ed il continente. Se non si conseguirà questo obiettivo, verrà a mancare un anello essenziale della catena economica: l'espansione produttiva non potrà aver luogo e la cospicua massa di investimenti sarà resa inoperante e, almeno in parte, finirà con l'andare perduta.

Alla soluzione del problema dei trasporti va, quindi, data priorità assoluta. È questo, appunto, il tema dominante del mio dire ed è il canone primo che regola il ritmo del nostro sviluppo commerciale e industriale. Come l'anima, per perfezionarsi, ha bisogno di moltiplicare i suoi rapporti con l'infinito, così la nostra economia, per svilupparsi, ha bisogno di moltiplicare i rapporti di relazione e di comunicazione. Soprattutto la Sardegna ha bisogno di produrre e di collocare i suoi prodotti nei mercati continentali. Fino ad oggi questo programma lo potevamo attuare in scarsa misura per la difficoltà e la onerosità dei trasbordi. L'impedimento maggiore allo sviluppo dell'isola è costituito dalla esistenza dei due scartamenti e dalla discontinuità delle linee a scartamento ridotto. La ferrovia a scartamento normale, che si sviluppa per 420 chilometri, collega i centri principali dell'isola da Cagliari ad Olbia con diramazione, da Chilivani, per Sassari-Porto Torres. Il traffico è in continuo aumento sia per i passeggeri sia per le merci, tanto che la linea ha raggiunto ormai i limiti di saturazione.

Nella prospettiva del tempo, quando saranno in funzione le navi-traghetto, apparirà maggiormente l'insufficienza della linea, la quale va potenziata con la istituzione di altri posti di movimento, con la costruzione di sottopassaggi e con il raddoppio del binario. Uno dei sottopassaggi più urgenti è quello di Olbia che taglia in due il movimento cittadino.

In Sardegna, inoltre, non si conosce l'adozione del doppio binario, che è motivo fondamentale della rapidità del tragitto e della frequenza delle corse ed è una esigenza che ogni giorno più si impone.

L'onorevole ministro ha dichiarato in un suo discorso che vorrebbe migliorare le ferrovie in modo che si viaggiasse in Calabria

come in Lombardia. Benissimo! È la perequazione di giustizia che noi attendiamo anche per la Sardegna. Un fatto nuovo è avvenuto nell'isola, di grande importanza, che avrà ripercussioni benefiche nella nostra economia e che darà particolare impulso alla industrializzazione dell'isola: l'approvazione della legge che prevede la costruzione della supercentrale termoelettrica del Sulcis.

Nella prima fase di attuazione si procederà alla realizzazione dell'impianto termoelettrico, che comprenderà due potenti gruppi che consentiranno una produzione annua di oltre 2 milioni di chilowattora.

È a lei, onorevole ministro, che dobbiamo l'approvazione di questa provvida legge che assorbirà tutte le braccia lavoratrici disponibili, eliminando la piaga della disoccupazione e che consentirà (questo è importante) lo sviluppo industriale dell'isola.

Le prime ripercussioni salutari dovremmo averle nel settore ferroviario che, per primo, dovrebbe essere compreso nell'auspicato quadro della rinascita isolana.

È questo, oltre il doppio binario, il problema più importante che bisogna affrontare e risolvere: l'elettrificazione delle ferrovie. L'onorevole Romano, nella sua nutritissima relazione, dice che lo sviluppo delle linee elettrificate raggiungerà nel prossimo anno il 50 per cento dello sviluppo complessivo della rete. Ne sono lieto, ma purtroppo a questo banchetto non partecipa la Sardegna. Eppure, da una relazione tecnica rilevo che il sistema di trazione per le ferrovie dell'isola non avrebbe bisogno della continuità che occorre alla rete continentale, limitandosi essa al porto di Olbia al nord e a Cagliari al sud, per uno sviluppo complessivo di 300 chilometri, rendendosi così possibile l'impiego di corrente alternata monofase a 25 mila volt. Tenuta presente la convenienza del costo «unità di traffico», indicato dall'ufficio sperimentale delle ferrovie e considerata la indipendenza del tipo di trazione e la forte disponibilità di energia elettrica, la elettrificazione della rete statale diventa possibile ed economica. È un problema, perciò, che va subito impostato.

Per quanto riguarda le ferrovie concesse, i problemi da risolvere sono di differente natura. Esse sono ben lungi dall'assorbire a condizioni economiche gli sviluppi di traffico prevedibili nell'immediato futuro, poiché, per la loro struttura, non riescono ad assorbire neppure il traffico attuale. Il fattore determinante di questo stato di cose va soprattutto ricercato nel costo dei trasbordi resi necessari

dalla discontinuità delle reti coperte dai diversi mezzi di uso. Il rapporto conclusivo del piano di rinascita registra l'elevato costo dei trasbordi che devono avvenire fra la rete delle ferrovie dello Stato e quella delle ferrovie concesse a scartamento ridotto, per cui i vagoni non possono passare dall'una all'altra rete. Quando si pensi che lo sviluppo delle ferrovie concesse, anche col cosiddetto taglio dei rami secchi, raggiunge gli 810 chilometri, è chiaro che dalla funzionalità di esse dipende la sorte economica della Sardegna.

Il rapporto elenca la trafila dei mezzi ai quali deve assoggettarsi una partita di merce sarda passando dall'uno all'altro con le necessarie, onerose e dannose operazioni di carico e scarico, e, a dimostrazione del disagio economico cui devono sottostare i trasporti sardi, porta un esempio fra i più comuni. Il trasporto in servizio cumulativo ferroviario-marittimo di un vagone completo di frutta fresca (10 tonnellate) da Oristano al Brennero (chilometri 1193) costa lire 1412 al quintale. Per lo stesso vagone spedito da Palermo al Brennero (chilometri 1741) il costo per quintale è solo di lire 858. Il costo per quintale-chilometro nei due casi è di lire 1,18 da Oristano e di lire 0,49 da Palermo, con un rapporto pari a 1:0,41. Quando a ciò si aggiungano i disagi e i costi che subiscono le merci provenienti dalle ferrovie concesse per superare il trasbordo dall'una all'altra rete e per immettersi sulla linea statale, si può avere un'idea delle condizioni di arretratezza in cui ci troviamo in materia di trasporti.

Voi, capite che, con l'importanza capitale che hanno nella vita moderna le vie di comunicazione, è un fuor d'opera parlare di rinascita sarda se non si provvede ad eliminare o ad attenuare tali gravi inconvenienti.

Un miglioramento decisivo avremo con l'attuazione delle navi-traghetto, che ci risparmierebbero le quote di transito e le operazioni d'imbarco e sbarco nei porti. Questo miglioramento va completato facendo circolare il materiale ferroviario su tutte le reti con gli accorgimenti che la tecnica suggerisce. Altrimenti il vantaggio delle navi-traghetto si limita solo ai 300 mila abitanti serviti dalla rete statale, rimandone esclusi gli altri che vivono ed operano nelle zone assoggettate, non servite, dalle ferrovie concesse.

È per questo che da tempo io insisto per l'adozione dei carri a doppio scartamento, che sono allo studio negli uffici delle ferrovie.

Trovano, però, essi incomprensibile resistenza negli uffici stessi, per cui non se ne vede ancora la soluzione. A me pare che non vi sia tempo da perdere di fronte alla gravità e alla importanza del problema che, se rimanesse insoluto, si risolverebbe in un dispendio inutile da parte dello Stato. Lo Stato spende circa 6 miliardi annui per l'integrazione delle ferrovie concesse senza reale giovamento per la popolazione sarda. Sono sacrifici che non debbono rimanere inutili. Se il carro a doppio scartamento (tecnicamente efficiente) non aggrada all'amministrazione ferroviaria, ebbene, adotti essa i carrelli trasportatori di cui si è fatto un positivo esperimento, di recente, sul tronco Macomer-Bortigali.

Ma qualcosa bisogna fare per liberare l'isola da questo reticolato di linee ferroviarie che, così come sono (sembra un assurdo) anziché favorire, ostacola i traffici isolani. Così si spiega come la rotaia sia battuta in Sardegna dalla gomma.

Per ultimo, mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sul tratto di linea Luras-Monti che fu condannato a morte dalla legge 2 agosto 1952, qualificata come legge di ammodernamento delle ferrovie concesse. Sui 949 chilometri a scartamento ridotto, allora esistenti e distribuiti fra le tre società ferrovie complementari, ferrovie meridionali e strade ferrate sarde si è fatto un taglio di chilometri 139 per dichiarata antieconomicità di essi, come se per i servizi di pubblica utilità non dovesse prevalere, non la ragione economica, ma quella sociale.

Uno dei tratti destinati allo smantellamento è quello che allaccia le due stazioni di Luras e di Monti e che rappresenta l'unico raccordo utile con la rete delle ferrovie dello Stato e quindi col continente e con l'interno dell'isola. In numerosi memoriali io mi sono sforzato di dimostrare il danno irreparabile che ne proverebbe a tutta la Gallura e alla Anglona tale soppressione senza portare nessuna, o quasi, concreta riduzione di oneri per l'amministrazione ferroviaria e quindi per l'erario. Basta dare uno sguardo alla carta geografica per rendersi conto della necessità del tronco in questione, e di ciò si è persuaso anche l'allora ministro dei trasporti onorevole Angelini in una visita compiuta lo scorso anno in Gallura.

Gli è apparsa così l'evidenza della utilità di detta linea, tanto che ad una mia interrogazione in merito, in data 8 febbraio 1959, ha dato una risposta positiva.

Testualmente egli mi ha scritto: « Il piano di riattamento e di ammodernamento del tronco ferroviario Luras-Monti è in corso di studio presso il Ministero dei trasporti. Assicuro di avere impartito istruzioni affinché il piano stesso venga attuato nel più breve tempo possibile ».

Se questa attuazione avvenisse e coincidesse con la istituzione delle navi-traghetto, le popolazioni della Gallura e dell'Anglona, da La Maddalena a Tempio, a Perfugas a Nulvi ed oltre, potrebbero convogliare i loro prodotti direttamente dalle stazioni di partenza, al di là del mare, fino ai mercati continentali senza trasbordi, senza manipolazioni di merci, senza lunghi termini di resa, senza molteplicità di vettori, senza taglieggiamenti di oneri esosi, senza tutti gli impacci che ora rendono appunto dispendiosa e penosa la fatica dei sardi e il loro sforzo di elevazione morale e di materiale miglioramento.

Per questo tratto di ferrovia, e per gli altri che si snodano nel territorio dell'isola, ripeto, per concludere, il rilievo del rapporto di rinascita: « Il costo sociale della lentezza dei trasporti e delle reiterate manipolazioni delle merci è ancora maggiore di quanto non sia il costo dell'utente ».

Anche l'ammodernamento va a rilento. Da tempo attendiamo che esso venga eseguito sulla Tempio-Palau, ove proprio in questi giorni sono avvenuti due deragliamenti.

È una situazione di cose alla quale urge porre rimedio senza ulteriori ritardi.

Onorevole ministro, mi risparmio la battuta finale col solito appello alla comprensione del suo spirito. Ella ha risolto con coraggio il complesso problema di Carbonia, di cui le siamo grati. Completati ora, col medesimo coraggio, in Sardegna il potenziamento delle ferrovie. (*Applausi a destra*).

PRESIDENTE. Rinvio il seguito della discussione ad una prossima seduta.

Avverto che la seduta pomeridiana avrà inizio, se non vi sono obiezioni, con il seguito dello svolgimento di interpellanze.

La seduta termina alle 13,35.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. VITTORIO FALZONE