

CCXCIII SEDUTA

(POMERIDIANA)

VENERDÌ 9 MARZO 1956**Presidenza del Vicepresidente ASQUER****INDICE**

Mozioni sulla situazione e sull'ammodernamento delle Ferrovie meridionali sarde (Discussione abbinata):

PRESIDENTE	Pag. 5522
IBBA	5522
COLIA	5525
ZUCCA	5528
MELIS	5529

La seduta è aperta alle ore 18 e 15.

DESSANAY, Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Discussione abbinata di mozioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione di mozioni. La prima, degli onorevoli Ibba, Borghero, Manca e Prevosto, concerne la situazione delle Ferrovie meridionali sarde. La seconda, urgente, degli onorevoli Colia, Sanna, Zucca, Asquer e Fiori, concerne l'ammodernamento delle Ferrovie meridionali sarde ed il licenziamento di 250 lavoratori. Se ne dà lettura.

DESSANAY, Segretario:

Ibba - Borghero - Manca - Prevosto.

«Le dichiarazioni, recentemente rese note dalla stampa isolana, fatte dal Commissario governativo delle Ferrovie meridionali sarde inge-

gnier Carlucci, alla Commissione Interna, ai rappresentanti sindacali e al comitato di difesa costituitosi ad Iglesias, hanno destato grave preoccupazione tra le popolazioni del Sulcis e particolarmente tra le maestranze di quella Società. Secondo quelle dichiarazioni, la gestione governativa, provvisoriamente assunta dal Ministero dei trasporti, dovrebbe praticamente concludersi: 1) con la riduzione dell'attuale servizio, limitandolo al trasporto dei soli viaggiatori; 2) con la riduzione dell'attuale personale di circa 245 unità. Tali misure non corrispondono alle riconosciute esigenze di sviluppo economico e sociale del bacino carbonifero e metallifero del Sulcis e della Sardegna in generale. Pertanto, il Consiglio regionale della Sardegna impegna la Giunta a svolgere una immediata azione intesa ad adottare: 1) la statizzazione delle Ferrovie meridionali sarde e il loro ammodernamento nella misura e nei modi rispondenti alle esigenze di un più completo coordinamento dei trasporti che colleghi i vari centri del Sulcis tra loro e tutti ai due più importanti della zona: Iglesias, Carbonia; 2) che nessun lavoratore venga, nelle more, licenziato o trasferito comunque ad altre imprese». (39)

Colia - Sanna - Zucca - Asquer - Fiori.

«Il Consiglio regionale, esaminata la situazione delle ferrovie del Sulcis in relazione alla legge 2 agosto 1952 sull'ammodernamento delle ferrovie concesse; considerato: a) che le ferrovie del Sulcis si dimostrano ancora il mezzo

II LEGISLATURA

CCXIII SEDUTA

9 MARZO 1956

più idoneo a favorire il trasporto dei passeggeri e delle merci tra il Sulcis da una parte, Iglesias e Cagliari dall'altra; b) che nessun concreto provvedimento viene preso dal Governo nazionale inteso a migliorare tali servizi, ma che si prospetta da parte dell'azienda il licenziamento di 250 operai; impegna la Giunta: 1) a condurre con la massima urgenza un'azione concreta presso i competenti organi governativi affinché dalla legge citata si possano ottenere nella maniera più larga possibile i mezzi necessari per conseguire l'indispensabile ammodernamento; 2) ad impedire qualsiasi diminuzione di personale senza che preventivamente sia stato stabilito il suo collocamento in altri settori simili». (40)

PRESIDENTE. Poichè l'oggetto delle due mozioni è uguale, è opportuno che la discussione sia unica. Se i presentatori non si oppongono, così rimane stabilito.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Ibba per illustrare la sua mozione.

IBBA (P.C.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi sia consentito di rievocare un episodio che è strettamente legato al problema che oggi dibatte l'onorevole Consiglio. Dieci anni or sono, nei primi mesi del 1946, era in atto una grave vertenza sindacale che interessava i dipendenti delle Ferrovie meridionali sarde. In quella circostanza l'Alto Commissario per la Sardegna, generale Pinna, convocò le parti nell'intento di trovare una soluzione alla vertenza. A quella riunione partecipò anche l'onorevole Chieffi, amministratore delegato delle Ferrovie meridionali sarde. Fu proprio in quella circostanza che i lavoratori dipendenti delle Ferrovie meridionali sarde chiesero energicamente che la gestione delle Ferrovie meridionali sarde passasse allo Stato.

Tale rivendicazione veniva avanzata non solo per considerazioni di carattere economico o per raggiungere una sistemazione dell'organico dei lavoratori, ma tendeva anche a far apportare alcune modifiche al materiale rotabile delle linee pubbliche che interessavano i Comuni del Basso Sulcis e del Sulcis, in

quanto tale materiale non rispondeva alle esigenze di quei servizi. I lavoratori, in sostanza, vedevano nella gestione diretta dello Stato la possibilità di rendere quel servizio pubblico adeguato alle esigenze di quelle popolazioni. In quel periodo il bacino carbonifero era fiorente, e per lo meno vi si lavorava a pieno ritmo. Non vi erano ombre di smobilitazioni, anzi nessuno poteva allora prevedere che nel nostro Paese si sarebbe arrivati a una politica di smobilitazione con il pretesto di ridimensionare le aziende. La rivendicazione — ormai lontana negli anni — avanzata dai rappresentanti dei lavoratori nel corso di quella vertenza sindacale si basava sulla prospettiva di un futuro sviluppo nella zona del Basso Sulcis e sulla necessità di adeguare i mezzi di trasporto della zona ed era una dimostrazione chiara della maturità della classe lavoratrice e della sua sensibilità verso i problemi sociali; infatti, i lavoratori si basavano sul criterio obiettivo di anteporre agli interessi privati gli interessi della collettività. Col passare degli anni, però, quelle prospettive si sono sempre più allontanate per la politica di ridimensionamento e di smobilitazione seguita dai Governi che si sono succeduti ed è venuta a mancare nei lavoratori la speranza e la fiducia che si basavano su quelle aspettative. E fra i ferrovieri delle Ferrovie meridionali sarde e fra le popolazioni del Sulcis la preoccupazione e l'allarme sono andati aumentando per le ricorrenti minacce di smobilitazione delle Ferrovie, per la graduale costante smobilitazione del bacino carbonifero, per i continui licenziamenti, che recentemente hanno assunto proporzioni veramente considerevoli.

Tutte queste questioni, delle quali l'onorevole Consiglio si è dovuto occupare numerose volte, hanno influito in modo decisivo anche sulla possibilità di mantenere in efficienza le Ferrovie meridionali sarde, perchè anche gli amministratori di tali Ferrovie si sono facilmente adattati a questa politica, anzi direi che sotto un certo aspetto hanno sposato questa politica di ridimensionamento, di smobilitazione, di smantellamento delle ferrovie concesse. E quando più viva era la minaccia di smantellamento di tutte le ferrovie concesse, i dirigenti delle Ferrovie

meridionali sarde, per i quali questo problema avrebbe potuto costituire un importante elemento di preoccupazione, sono rimasti a guardare, non si sono fatti vivi, tanto è vero che le Ferrovie meridionali sarde non hanno goduto delle provvidenze che sono state predisposte a favore delle ferrovie concesse per l'attuazione di piani di ammodernamento.

Molti di noi ricorderanno certo le tesi sostenute nel congresso dei trasporti che venne tenuto a Cagliari nel 1950, presso la locale Camera di commercio sotto la presidenza del senatore Sanna Randaccio. Gli uomini politici e i tecnici hanno respinto la tesi dei rappresentanti del Governo, i quali partivano da precise direttive rivolte alla smobilitazione delle strade ferrate in favore dei trasporti su gomma. Però non è stato fatto niente di concreto contro la tendenza alla smobilitazione, sostenuta dai gruppi monopolistici che producono la gomma, i quali intendevano monopolizzare anche il settore dei trasporti. Non si tendeva quindi ad adeguare il movimento ferroviario alle esigenze del traffico ed ai bisogni delle popolazioni, ma sotto la politica di smobilitazione si mascherava una costante e decisa azione dei grossi monopoli che intendevano acquisire nuovi vantaggi nel settore dei trasporti.

Le Ferrovie meridionali sarde sono state create per collegare la zona del Basso Sulcis con l'Iglesiente e, attraverso il centro ferroviario di Siliqua, con la capitale dell'Isola. Non è vero che tali ferrovie siano state impiantate esclusivamente per servire l'industria della zona; tale tesi è stata sostenuta dai dirigenti e dagli azionisti della Società quando si è trattato di non corrispondere ai dipendenti quanto sarebbe loro spettato per diritti che potevano ormai considerarsi acquisiti. In altre occasioni, invece, quando ciò poteva tornare più comodo, anche questa tesi è stata abbandonata e le Ferrovie meridionali sarde sono state considerate dai loro dirigenti come un servizio pubblico. Che tali ferrovie siano realmente da considerarsi come un servizio pubblico è dimostrato dal fatto che usufruiscono della integrazione del loro bilancio deficitario, al pari delle altre ferrovie concesse: ciò non avverrebbe se si trattasse di un servizio industriale. E' evidente che nell'inte-

resse del loro bilancio le Ferrovie meridionali esplicano anche il servizio industriale, ma questa non è certamente un'attività preminente. Ora, il fatto che un piano di ammodernamento non sia stato apprestato in tempo utile per poter usufruire delle provvidenze statali, dimostra la volontà del Governo di giungere gradualmente allo smantellamento delle Ferrovie meridionali.

D'altra parte, che le Ferrovie meridionali sarde potessero a buon diritto essere ammesse a godere delle provvidenze stabilite dalla legge per l'ammodernamento delle ferrovie concesse è dimostrato anche dai dati che si ricavano dal bilancio del Ministero dei trasporti. Infatti, mentre le Ferrovie meridionali hanno uno spargimento di bilancio di lire 941.158 a chilometro, lo spargimento per tutte le ferrovie concesse nel loro complesso raggiunge in Sardegna la cifra di lire 1.194.373 a chilometro: questa sarebbe stata un'ulteriore ragione per ammettere le Ferrovie meridionali ai benefici della legge per l'ammodernamento.

D'altra parte, il dottor Landi, inviato in Sardegna dal Governo quale commissario governativo, con il compito di esaminare la situazione del bacino carbonifero e dell'A.Ca.I. (e le Ferrovie meridionali sarde facevano capo all'A.Ca.I.), ha visto il problema delle Ferrovie meridionali sarde così come lo potrebbe vedere un contabile che si limita a confrontare le cifre delle entrate e delle uscite, trascurando completamente il problema politico dei possibili sviluppi futuri. Questo, del resto, era l'atteggiamento con il quale il dottor Landi era venuto in Sardegna, atteggiamento determinato certamente dagli interessi che prevalgono oggi nella vita politica del nostro Paese, cioè dagli interessi dei monopoli. E' naturale quindi che il dottor Landi, al termine della sua missione, abbia ritenuto utile dimostrare la necessità di smobilitare le Ferrovie meridionali sarde.

Di fronte all'azione del dottor Landi e del Governo, hanno però reagito i lavoratori, con senso di responsabilità e con fiducia in se stessi, perchè sono dalla parte della ragione. E nella lotta diretta da tutte le organizzazioni, ac-

II LEGISLATURA

CCXCIII SEDUTA

9 MARZO 1956

canto ai lavoratori si sono schierate solidali le popolazioni, ed è sorto così un comitato unitario per la difesa delle Ferrovie meridionali sarde, per sventare i piani del Governo e per assicurare al Sulcis un mezzo di trasporto adeguato alle prospettive di sviluppo della zona. Il progresso civile e sociale del Sulcis non può essere possibile se mancano adeguati mezzi di trasporto. Finora la lotta dei lavoratori è servita a sventare i primi gravi pericoli determinati dall'atteggiamento del Governo — il licenziamento di un gruppo di lavoratori, il trasporto del carbone su gomma anziché per ferrovia, la nomina di un commissario governativo, quindi lo sganciamento delle ferrovie dall'A. Ca.I. e il controllo diretto dello Stato — ma ciò non significa che il problema delle Ferrovie meridionali sarde sia risolto; anzi in questo momento è lontano da una soluzione, perchè si cerca di coprire di fronte all'opinione pubblica le reali intenzioni del Governo, mentre di fatto il Ministero dei trasporti è decisamente orientato nel senso di non voler prendere in considerazione l'esigenza di ammodernare le Ferrovie meridionali. Ciò significa che più avanti ci si può trovare di fronte al pericolo che il Governo voglia intraprendere un'azione concreta per sopprimere questo servizio pubblico. Il pericolo è ancora più grave in quanto, venendo a mancare nelle Ferrovie meridionali sarde la figura di concessionario, tali ferrovie non possono più usufruire dei benefici della legge 2 agosto 1952, numero 1221, e quindi spetta allo Stato risolvere il problema.

Non si può neppure sostenere che in caso di smobilitazione delle ferrovie i trasporti su strada possano sostituire questo servizio, perchè anche recentemente, attraverso la discussione della mozione Frau sulla viabilità sono state messe in luce in Consiglio le deficienze fondamentali della viabilità in Sardegna, e nel Sulcis le deficienze in questo settore sono ancora più marcate. D'altra parte il problema della strada non è solo un problema di convenienza, ma è anche un problema politico, perchè per il trasporto dei passeggeri la strada ferrata offre certe stabilità e anche certe possibilità che non

offrono certamente i trasporti su strada. Per questa ragione lottano le popolazioni del Sulcis e i ferrovieri, i quali non vogliono soltanto garantirsi l'avvenire, ma considerano come strettamente legati ai loro problemi anche i problemi delle popolazioni del Sulcis. E giustamente il comitato unitario per la difesa delle Ferrovie meridionali sarde ha rivolto un appello al Consiglio regionale perchè esamini il problema delle popolazioni del Sulcis. E giustamente, alla luce delle grandi prospettive di sviluppo della economia agricola e industriale della zona. Occorre dare stabilità a quella ferrovia, e quindi esercitare una pressione politica nei confronti del Governo, affinché receda dalle posizioni assunte e si decida a risolvere il problema dell'ammodernamento in relazione alle diverse esigenze.

A nostro giudizio, il problema delle Ferrovie meridionali sarde presenta due aspetti fondamentali: uno tecnico, che è quello di sostituire il materiale ormai invecchiato, logoro e inadeguato alle esigenze del traffico, e uno politico, relativo all'esigenza sociale di un servizio pubblico di comunicazioni che badi soprattutto ai bisogni delle popolazioni, più che agli utili di gestione. Il comitato per la difesa delle Ferrovie meridionali sarde ha molto opportunamente impegnato gli uomini politici sardi e il Consiglio regionale a prendere in esame questo problema e a ricercare la soluzione, ed io sono sicuro che il Consiglio regionale, che per ogni problema sociale che ha preso in esame ha espresso il suo giudizio ed ha indicato le soluzioni, non mancherà di fare altrettanto anche questa volta.

Siamo sicuri che da questo dibattito scaturirà una chiara indicazione che consentirà alla Giunta regionale di imporre con decisione all'attenzione del Governo centrale questo problema, che rientra nel più vasto quadro della rinascita della Sardegna.

Con l'assicurare alle popolazioni del Sulcis un mezzo di comunicazione rispondente alle loro esigenze, anche in relazione ai futuri sviluppi economici della zona, il Consiglio regionale assolverà il suo compito e si dimostrerà

degno della fiducia che le classi lavoratrici e le popolazioni sarde ripongono in esso. (*Consensi a sinistra*).

PRESIDENTE. E' iscritto a parlare l'onorevole Colia. Ne ha facoltà.

COLIA (P.S.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, anche questa mozione, come tante altre che abbiamo discusso in questa sede, trae la sua origine dall'ansia che ci pervade di vedere realizzata, nei suoi molteplici aspetti, la rinascita economica e sociale della nostra Isola. E, come già altre volte è stato detto, riaffermiamo oggi ancora una volta che il settore dei trasporti e delle comunicazioni è uno fra quelli che maggiormente tiene desta la nostra attenzione e la nostra preoccupazione, perchè è a tutti noto — è stato detto tante volte — che le ferrovie della Sardegna, siano esse statali o concesse, sono le più lente, le più antiquate fra quelle esistenti nel mondo intero. E potrà sembrare strano a chi non conosce intimamente il problema, a chi non conosce esattamente i fatti, che anzichè pensare a potenziare, a migliorare, ad ammodernare le ferrovie concesse, il più delle volte si pensi a smantellarle, si pensi a distruggere quelle opere che, come lo furono ieri, rimangono pur oggi i segni tangibili del passaggio e del consolidarsi della civiltà.

Io non voglio entrare in polemica con il Ministro ai trasporti, tanto più che egli non è presente qui ai nostri lavori, ma devo ricordare che l'onorevole Angelini, inaugurando recentemente a Milano la mostra del ciclo e del motociclo, ebbe a dire che in Italia numerose ferrovie, statali e non statali, non funzionano in modo soddisfacente e che talune di essere debbono essere smantellate, e una analoga dichiarazione ha fatto recentemente alla Camera in sede di discussione del bilancio. Sulla base di queste dichiarazioni si ha l'impressione che il Ministro prenda in considerazione più la questione economica che le esigenze di carattere sociale; sembrerebbe cioè che il Ministro tenda ad impostare una nuova politica per le ferrovie, che abbia come fondamento la gestione economica. Questo principio può forse trovare sostenitori fra coloro che considerano lo Stato alla stessa stregua di un'azienda economica, ma non può

certamente trovare sostenitori fra quanti, come noi, vedono nello Stato soprattutto una istituzione che esplica funzione altamente sociale. Ma anche se si accettasse per buona la tesi del Ministro Angelini, rimane il fatto che numerosi indizi indicano come questo indirizzo dovrebbe trovare applicazione esclusivamente nell'Italia meridionale. Ci troviamo di fronte, cioè, ai soliti criteri di discriminazione fra Italia settentrionale e Italia meridionale. Ed il Ministro ha dimenticato, ad esempio, che in Italia esiste un treno rapido di lusso, chiamato il «Sette bello», che fa servizio sul tratto Milano - Roma, è costato all'erario miliardi ed ha una gestione passiva, perchè viaggia permanentemente vuoto, mentre in altre zone d'Italia si continua a viaggiare peggio di prima.

Io più volte, nelle conversazioni con gli amici, amo ricordare che per percorrere il tratto da Iglesias a Cagliari — 55 chilometri — si impiegano esattamente un'ora e tre quarti. In definitiva, sembrerebbe che la nuova politica che vorrebbe instaurare l'onorevole Angelini sia quella di far star meglio chi sta bene e di continuare a far star peggio chi sta male. Non si pensa a sopprimere il «Sette bello» che deve continuare a viaggiare, ma si pensa a sopprimere l'indispensabile in altre zone, sotto lo specioso e discriminatorio motivo della antieconomicità. Questo indirizzo di politica ferroviaria tocca molto da vicino e preoccupa le popolazioni del Sulcis e riguarda il problema di cui stasera ci stiamo interessando. Infatti anche sulle Ferrovie meridionali del Sulcis, che hanno un passato di gloria per arditezza di concezione e per aver assolto anche in periodo di emergenza ad una insostituibile funzione, incombe la minaccia dello smantellamento. Ed io penso che bene faccia il Consiglio regionale a preoccuparsi e a cercare di impedire che questa iattura possa realizzarsi.

Le Ferrovie meridionali sarde iniziarono, egregi colleghi, il loro servizio nel lontano maggio del 1926 e costituirono il primo segno tangibile di civiltà in una zona — quella del Sulcis — nella quale regnava sovrana la malaria e nella quale si era costretti a percorrere molti chilometri attraverso montagne solitarie ed aspre

II LEGISLATURA

CCXCIII SEDUTA

9 MARZO 1956

con una sola corsa automobilistica giornaliera. E certamente non è a tutti nota l'importanza del loro complesso; direi anzi che allorquando si parla delle Ferrovie meridionali sarde automaticamente la mente è portata ad immaginare qualche cosa di antiquato, qualche cosa di entità trascurabile, qualche cosa di simile alle altre ferrovie concesse della Sardegna. Ma la realtà è ben diversa, anche se essa, in relazione ai progressi dell'era atomica, non possa soddisfarci completamente.

La ferrovia si snoda per ben 114 chilometri, ed è costituita da 14 ponti in ferro; 29 viadotti o ponti in muratura che sono, per la loro arditezza, veri e propri miracoli dell'ingegneria civile; un ponte in ferro di 40 metri sul fiume Cixerri; un viadotto a Seruci di 8 metri; un altro ancora a Seruci di 14 metri; uno a quattro luci di 8 metri a «Bacu sa Porda»; un ponte a cinque luci da 8 metri sul «Rio Mannu»; uno di cinque luci alto 14 metri ed infine un altro di parecchie luci alto 34 metri. Come vedete, onorevoli colleghi, si tratta di opere complesse, opere nelle quali veramente l'ingegneria civile ha dato prova di arditezza. Esistono infine sei gallerie; 26 stazioni; 55 case cantoniere; 8 rifornimenti d'acqua; un deposito locomotive e tre rimesse locomotive ed una officina attrezzata ad Iglesias.

Le Ferrovie meridionali iniziarono l'esercizio con otto locomotive — oggi ne hanno ben 27 — 60 carri, 15 carrozze, effettuando il trasporto dei viaggiatori, dei prodotti agricoli ed ittici, frutto delle principali attività del Sulcis; con lo sviluppo del bacino del Sulcis, giunsero al culmine delle loro attività, trasportando il carbone. Dal numero iniziale di 200 dipendenti si è giunti attualmente alle 700 persone, con un complesso familiare che si aggira oltre le 3.000 unità. Queste ferrovie attualmente hanno una intensità di traffico così ripartito — è opportuno richiamare l'attenzione dei colleghi su questi dati — : 71 treni giornalieri, dei quali 35 per viaggiatori, più una media imprecisata di treni straordinari; 16 autocorse giornaliere sulle linee Calasetta - Cagliari e Iglesias - Teulada; due milioni di viaggiatori trasportati annualmente, ed oltre 1.100.000 tonnellate di merci; è da notare inoltre che fra tutte le ferrovie esistenti in Sarde-

gna quelle meridionali sono le uniche che abbiano una tratta a doppio binario, quelle Carbonia - Sant'Antioco. Tali ferrovie, infine, servono importanti centri abitati, fra i quali Carbonia (50.000 abitanti), Iglesias (27.000 abitanti), Sant'Antioco (12.000 abitanti), eccetera, e sono allacciate alle Ferrovie dello Stato con gli scali di Iglesias e di Siliqua, e uniscono infine Carloforte con lo scalo di Calasetta.

Gli onorevoli colleghi, da questa breve sintesi, credo abbiano potuto formarsi un'idea della grandezza del complesso. Risulta evidente la vastità del patrimonio, che non può e non deve essere distrutto, e l'importanza che quella ferrovia riveste per il fatto che attraversa una zona e dei centri economicamente attivi e che certamente lo diventeranno sempre più nel prossimo futuro. E teniamo presente che con questa ferrovia viaggiano quotidianamente oltre 3.000 operai che da Iglesias e dagli altri paesi si recano nelle miniere di carbone. Vi sono operai, contadini, pastori, impiegati, insegnanti, professionisti, commercianti che quotidianamente partono da Siliqua, da Giba, da Narcao, da San Giovanni Suergiu, da Carbonia, da Bacu Abis, da Iglesias, Gonnese, Calasetta, eccetera, per il loro lavoro, per i loro affari. La ferrovia costituisce quindi un'esigenza insopprimibile, e se ne può rendere conto, onorevole Assessore ai trasporti, assistendo, ad esempio, a San Giovanni Suergiu, alla partenza del treno, ed osservando il numero dei passeggeri che si affrettano a salire sul treno nella speranza di trovare un posto a sedere. Le Ferrovie meridionali nacquero per trasportare i passeggeri, non per trasportare il carbone; nacquero nel 1926, quando Carbonia non esisteva ancora, quando di carbone non se ne parlava affatto. Ed ancora oggi, anche se gli operai e tutti gli altri viaggiatori vengono trasportati come bestie — il che deve farci vergognare d'essere italiani — in vetture sovrappolate, in carri bestiame, ancora oggi il trasporto dei passeggeri (e non del carbone) rimane la spina dorsale e la ragion d'essere della ferrovia. Questa esigenza esisteva già nel lontano 1926, questa esigenza, evidentemente e naturalmente, per il progredire delle cose, esiste ancora oggi, nel 1956.

Ed il pericolo dello smantellamento, onorevoli

collegli, non è di oggi: esso apparve, sia pure in misura limitata, sin dal 1953, con l'entrata in vigore della legge 2 agosto 1952, numero 1221, sull'ammodernamento delle ferrovie concesse, quella legge che ha ricordato molto bene il collega che mi ha preceduto. Il pericolo dello smantellamento apparve più imminente nel 1954, con le conclusioni dell'allora commissario straordinario dell'A.Ca.I. dottor Landi, che nei confronti delle Ferrovie meridionali sarde si è praticamente pronunciato per la loro parziale smobilitazione. Questo non poteva stupirci, perchè era evidente che della riduzione della produzione del carbone anche le Ferrovie meridionali sarde ne avrebbero dovuto risentire. E ne avrebbero, comunque, risentito ugualmente dato che gran parte della produzione si sarebbe dovuta trasportare, come si sta trasportando, a mezzo teleferica, in conformità con tutto il piano di ammodernamento della Società Mineraria Carbonifera Sarda. I colleghi ricorderanno che il 20 dicembre del 1953, ad Iglesias, alla presenza di tutti i Sindaci del Sulcis, del senatore onorevole Mastino, di alcuni deputati, di un folto gruppo di consiglieri regionali e provinciali, dei rappresentanti delle organizzazioni sindacali interessate, si tenne un convegno dal quale scaturirono alcune affermazioni, che furono unanimemente approvate. In definitiva in quel convegno si affermò che le ferrovie del Sulcis si dimostravano e si dimostrano il mezzo più idoneo per il trasporto dei passeggeri e delle merci fra il Sulcis da una parte, Iglesias e Cagliari dall'altra; che, eccezion fatta per la teleferica, la ferrovia si dimostrava il mezzo di trasporto più idoneo e più economico; che occorre applicare nella maniera più larga, nei confronti delle Ferrovie meridionali sarde, la legge 2 agosto 1952, numero 1221, sull'ammodernamento delle ferrovie concesse in Italia, ed a tale fine si invocava l'interessamento dei deputati e dei consiglieri regionali.

Da quella data, cioè dal dicembre 1953 ad oggi, le cose, anzichè tendere a migliorare, hanno sempre camminato verso posizioni ambigue e non è affatto casuale che il comitato permanente di difesa delle ferrovie del Sulcis abbia indetto per il 4 marzo, ad Iglesias, un secondo convegno dei Sindaci del Sulcis, allo scopo di riprendere in

esame il problema dell'ammodernamento e di fare il punto sulla situazione.

Onorevoli colleghi, io non intendo esporre cronologicamente i fatti che si sono susseguiti durante gli anni 1954 e 1955 a proposito di queste ferrovie; è storia che i colleghi certamente hanno conosciuto attraverso la lettura dell'opuscolo che è stato ad ognuno di essi consegnato. Ma su alcuni punti vorrei richiamare la vostra cortese attenzione. Primo: il comitato, unitamente alle organizzazioni sindacali, nell'ultima riunione tenutasi a Roma presso l'onorevole Mannironi, Sottosegretario ai trasporti, è riuscito ad ottenere che il trasporto del carbone (che in via di esperimento veniva effettuato a mezzo autotreni) da Serbariu a Ponti, venisse restituito, come in realtà è stato restituito, alle ferrovie. Si veniva così a respingere il tentativo di privati speculatori di strappare alle ferrovie il trasporto del carbone, con il falso miraggio di una economia mai dimostratasi reale, mentre l'esperimento ha avuto l'unico risultato di deteriorare gravemente le strade.

Secondo punto: sino ad oggi non si sono visti i risultati di tutta quella azione così egregiamente svolta dall'allora Assessore regionale onorevole Melis, azione che si concretizzò il 24 agosto 1954 a Roma, alla presenza di tutti i parlamentari sardi, della Giunta regionale di allora e dei rappresentanti delle organizzazioni sindacali in un ordine del giorno proposto dal senatore Azara, col quale si ribadiva l'assoluta necessità di procedere all'ammodernamento delle Ferrovie meridionali sarde. Venne incaricato di presentare alla Camera quell'ordine del giorno proprio l'attuale Capo del Governo onorevole Segni.

Terzo punto: con la fine del 1954 sono venuti ad esaurirsi praticamente i fondi messi a disposizione dal Governo per l'ammodernamento delle ferrovie concesse, in base alla legge 1221 del 2 agosto 1952, cioè 18 miliardi di lire. Quindi, per forza di cose, le Ferrovie meridionali sarde non potevano più avvalersi di quella legge, che ormai non è più operante, in quanto quei 18 miliardi messi a disposizione sono già stati esauriti.

Quarto punto: nel marzo 1955, a seguito del-

lo scioglimento dell' A.Ca.I., le Ferrovie meridionali sarde venivano assunte in gestione direttamente dallo Stato, con la qual cosa veniva a compiersi una aspirazione delle maestranze e si delineavano così prospettive più realistiche per un ammodernamento più razionale. L'aver trasformato le Ferrovie meridionali sarde da ferrovie concesse a ferrovie statali è stata veramente un'opera meritoria, una vittoria conseguita dalla Giunta Corrias. E' evidente però che con lo esaurirsi dei fondi destinati all'attuazione della legge sull'ammodernamento delle ferrovie concesse, e con il passaggio allo Stato delle Ferrovie meridionali sarde, il Governo deve provvedere direttamente, dico direttamente, all'ammodernamento e, se lo volesse, lo potrebbe fare con una maggiore larghezza di mezzi, poichè non è più soggetto ai vincoli della legge 1221. Lo può soprattutto oggi, poichè è presieduto — per la prima volta nella storia italiana — da un sardo, che del problema specifico dell'ammodernamento delle Ferrovie meridionali sarde si era fatto portavoce nella Camera dei deputati, presentando, nell'agosto del 1954, l'ordine del giorno che era stato presentato al Senato dal senatore Azara a nome di tutti i parlamentari sardi. Ci troviamo dinanzi ad un fatto che non dobbiamo mai perdere di vista: l'onorevole Segni, nella veste di deputato, aveva sposato la causa delle Ferrovie meridionali sarde; a maggior ragione oggi che è diventato Presidente del Consiglio dei Ministri deve realizzare i postulati affermati in quell'ordine del giorno.

ZUCCA (P.S.I.). ... a meno che non divorzi, ma essendo cattolico è difficile che lo faccia...

COLIA (P.S.I.). Ma pare vi sia il pericolo che queste aspirazioni non debbano venir soddisfatte, con grave danno delle popolazioni e dei 250 operai sui quali grava la minaccia del licenziamento. Come ho detto poc'anzi, l'attuale Ministro ai trasporti, onorevole Angelini, si è dimostrato poco favorevole, sia in occasione della mostra del ciclo e del motociclo sia in sede di discussione del bilancio, nei confronti della rotaia; e lo è in particolar modo nei confronti delle Ferrovie meridionali sarde che egli non apprezza nella loro giusta

importanza. Quando egli afferma, a mezzo dell'onorevole Mannironi, che mentre per le altre ferrovie secondarie sarde vi è l'esigenza del trasporto dei passeggeri, per quelle del Sulcis rimane l'interrogativo se dovranno o no continuare a trasportare carbone, e non è opportuno procedere al loro ammodernamento, egli afferma una cosa storicamente inesatta, come ho dimostrato poc'anzi. Nessuna ferrovia secondaria della Sardegna trasporta tanti passeggeri e tante merci quanti ne trasportano le Ferrovie meridionali sarde, e nessuno può smentire questa mia affermazione; noi vorremmo, ad esempio, che la ferrovia Macomer - Nuoro trasportasse tanti passeggeri quanti ne trasportano le ferrovie del Sulcis.

Non possiamo negare, invece, che venendo a mancare oggi gran parte del trasporto del carbone, 250 operai siano in eccedenza. Ma questo è un altro aspetto del problema che non deve pregiudicare la vita e l'esistenza delle Ferrovie meridionali sarde. La verità è che l'atteggiamento del Ministro Angelini e di tutti gli altri Ministri ai trasporti che lo hanno preceduto ci dà la sensazione che forze, facilmente individuabili, come ha detto bene il collega Ibba, premono politicamente per far scomparire queste ferrovie.

Ciò mi costringe a ricordare quante e quali discussioni sorsero attorno alle Ferrovie meridionali sarde nel 1953, quando entrò in vigore la legge 1221 sull'ammodernamento delle ferrovie concesse: mentre tutte le altre società concesse si precipitarono a presentare i propri piani di ammodernamento (e poterono così prelevare ben 6 miliardi dei 18 stanziati) solo la direzione delle Ferrovie meridionali sarde inaugurò la politica di temporeggiamento. Nel maggio 1954 (quando cioè praticamente i fondi erano esauriti) i fantomatici piani di ammodernamento delle Ferrovie meridionali sarde si diceva fossero ancora giacenti presso gli uffici della motorizzazione civile di Cagliari, anzichè al competente Ministero dei trasporti a Roma. Di chi la colpa? E' cosa, questa, che non si è mai riusciti ad appurare, per quanto molti siano stati i tentativi di sondaggi, nella speranza di arrivare a qualche cosa di concreto.

MELIS (P.S.d' A.). Bisogna risalire alla posizione Landi anche per questo.

COLIA (P.S.I.). Mi dispiace dover contraddire l'oratore intervenuto prima, ma i piani di ammodernamento, in realtà — ed è questa la parte più dolorosa della faccenda — non sono stati mai approntati, non sono mai esistiti e non esistono nemmeno ora, non giacciono in nessun ufficio di Cagliari nè di Roma. Negligenza delle Ferrovie meridionali sarde? No, onorevoli colleghi, io non posso arrivare a pensare che la causa sia da ricercare in una negligenza da parte dei dirigenti delle Ferrovie, che conosco come persone intelligenti e preparate, soprattutto l'ingegner Fosi che oltretutto conosceva profondamente il problema delle Ferrovie meridionali sarde. Ma l'ingegner Fosi ha agito in quel modo volutamente, e per due fondamentali motivi, che è giusto vengano indicati: 1) non presentando i piani di ammodernamento per le ferrovie che dirigeva, egli ha permesso alle altre ferrovie concesse dell'Isola di ottenere un numero di miliardi in più di quelli che avrebbero potuto ottenere se fra i richiedenti ci fossero state anche le ferrovie del Sulcis, nel qual caso la fetta della torta sarebbe stata più piccola; 2) c'erano determinati gruppi che premevano per l'inaugurazione di una politica favorevole ai trasporti su strada. E noi, che abbiamo partecipato a quel famoso convegno indetto a Carbonia abbiamo visto con quale accanimento si è cercato di difendere la politica favorevole ai trasporti su strada, cioè quella politica che noi abbiamo sconfitto. Oggi infatti il carbone viene trasportato a mezzo ferrovia non con automezzi, come avrebbe voluto quel famoso Sottosegretario ai trasporti che io qui in Consiglio una volta definii il proconsole romano in Sardegna. E tutto questo avveniva mentre la Direzione ingannava le maestranze facendo loro credere che il piano di ammodernamento esisteva e che era colpa del Governo se non si provvedeva alla sua realizzazione. E' stato tutto un giuoco di prestigio, tutto un giuoco di mezze parole, per consentire che il tempo trascorresse e le altre ferrovie concesse potessero ottenere quello che realmente hanno ottenuto. E fu sintomatico il fatto che al primo convegno di Iglesias, nel dicembre 1953, il Di-

rettore ingegner Fosi, che presiedeva il convegno, si rifiutò di far conoscere ai convenuti che cosa in definitiva prevedeva il piano di ammodernamento di quelle ferrovie concesse. Non ci fu verso di farlo parlare: si trincerò nel mutismo o accampò futili motivi. In realtà non esisteva e non esiste nulla. Solo oggi il Ministro Angelini, tramite il suo commissario ingegner Carlucci, sta raccogliendo i dati e i prospetti che in passato non gli erano mai stati trasmessi. A Roma, allorchè si trattò di ripartire i 18 miliardi della legge sull'ammodernamento, i dirigenti delle Ferrovie complementari sarde si recarono con una valanga di documenti — taluno ha affermato che si trattava di due valigie piene, del peso complessivo di 95 chili — documenti attraverso i quali è stato facile al Presidente delle Ferrovie complementari della Sardegna, Pasquini, difendere a ragion veduta la tesi favorevole all'ammodernamento. Quelle del Sulcis, invece, onorevole Gardu, a quella gara di appalto non vollero presentarsi, perchè venne loro comunicato che si sarebbe trattato di una licitazione privata col sistema della candela vergine.

Stando così i fatti, non v'è chi non veda come il Consiglio regionale debba venire investito della questione nella sua interezza, soprattutto oggi che le ferrovie sono passate sotto la gestione statale, e come la Giunta debba premere presso il Governo affinché si addivenga all'ammodernamento. Sarebbe veramente ben strano che la tanto deprecata Giunta Corrias abbia fatto in definitiva più di quello che sta facendo l'attuale Giunta, a proposito di questo problema così sentito dalla popolazione sulcitana.

MELIS (P.S.d'A.). Deprecata da chi?

COLIA (P.S.I.). Onorevoli colleghi, stando a quello che i tecnici delle ferrovie medesime affermano, l'ammodernamento si potrebbe concretizzare in alcuni punti fondamentali; nel rifacimento completo dell'armamento dei binari, necessario se si vuole che le automotrici corrano più veloci; nell'allargamento di alcune curve, onde consentire maggiore velocità e sicurezza (e ricordo agli onorevoli colleghi l'ultimo infortunio nel quale ci rimise la vita il Sindaco di Narcao quando una curva affrontata dal macchini-

sta a velocità eccessiva provocò l'ennesimo deragliamento di un'automotrice); nella sostituzione completa degli impianti fissi di sicurezza; nel rimodernamento delle case cantoniere, dei depositi e dell'officina; nella sostituzione di gran parte delle 27 locomotive attualmente in servizio, che non rispondono più alle esigenze; nel rinnovo delle carrozze per il trasporto degli operai al lavoro, nella immissione di nuove e più veloci automotrici per il normale servizio di ferrovia.

Ma per realizzare tutte queste modifiche indispensabili non si può oggi fare più riferimento alla legge 1221, perchè quella legge non è più operante. Troppo tempo è ormai passato: occorre affrettare i tempi, occorre invocare un provvedimento apposito, speciale, in quanto queste ferrovie non sono più concesse e non sono (allo stato attuale) nemmeno statali. Comunque, sta di fatto che oggi è il Governo che ne risponde direttamente.

E' evidente che l'ammodernamento porterebbe come prima conseguenza una riduzione di personale, che, nel caso in esame, si aggirerebbe intorno alle 250 unità. E mentre riconosciamo che su questo punto l'onorevole Mannironi ha già dato formali e precise assicurazioni, tuttavia riteniamo necessario che l'impegno assuma forme solenni, perchè l'esperienza acquisita in analoghi casi ci insegna molte cose. Il personale comunque eccedente dovrà essere trasferito in altre aziende ferroviarie, col rispetto o l'assimilazione delle attuali qualifiche. Su ciò bisogna essere inflessibili perchè non vogliamo che si continui ad aumentare le file dei disoccupati.

Ma più che sul problema del licenziamento, che possiamo ritenere superato, vogliamo richiamare l'attenzione del Consiglio sul problema dell'ammodernamento, che è di una tale semplicità che io penso non occorra spendere ulteriori parole. Occorre dire senza infingimenti che, se queste ferrovie saranno ammodernate, potranno sicuramente continuare a vivere; ma se ciò non avverrà, saranno fatalmente destinate a scomparire. Noi non possiamo accettare questo ultimo lato dell'alternativa, e siamo pronti a lottare per la difesa delle ferrovie in considerazione del fatto che, così operando, serviamo gli interessi del Sulcis e di tutta la Sardegna.

Prospettive agricole ed industriali impongono questa scelta in maniera talmente pressante che arriviamo ad affermare che se quelle ferrovie oggi non esistessero bisognerebbe crearle. La bonifica del Basso Sulcis, con la diga di Monte Pranu, le opere di trasformazione agricola realizzate dall'E.T.F.A.S., la zona industriale di Sant'Antioco e di Carbonia, le industrie estrattive e le ricerche minerarie in atto nel Sulcis, la industrializzazione inerente al binomio ferro-carbone, sono tutti elementi che giocano a favore delle ferrovie e non a favore dei trasporti su strada. Ed in questo particolare caso sbaglia il Ministro e sbagliano tutti coloro che sostengono che la rotaia possa essere, in definitiva, sostituita dalla gomma, perchè le strade che da Siliqua portano nel Sulcis sono pericolosissime, tanto primitivo ne è il tracciato, tanto rovinato ne è il fondo; inoltre, la strada che da Iglesias porta a Sant'Antioco è talmente saturata di traffico che intensificarlo sarebbe estremamente pericoloso, se prima non si modificano e si allargano i tracciati. Quindi la soluzione di sostituire i trasporti ferroviari con i trasporti su strada è quanto mai ipotetica, in quanto è condizionata alla realizzazione di imponenti opere stradali. Noi arriviamo ad affermare che potremmo accettare anche tale soluzione, a patto però che vengano prima create strade adeguate, e questa condizione rende la soluzione di difficile attuazione nel prossimo futuro. Inoltre è necessario pensare che essa è legata ad un maggior consumo di carburante, mentre in Sardegna è più opportuno incrementare il consumo del carbone, e la ferrovia, quindi, rimane oggi il più conveniente mezzo di comunicazione e di trasporto. Procrastinare l'ammodernamento delle Ferrovie meridionali sarde significa non voler affrontare il problema, non volere fare gli interessi della zona del Sulcis, cioè gli interessi, come ho detto poc'anzi, di tutta la Sardegna.

Onorevoli colleghi, il 4 marzo scorso si è tenuto a Iglesias un convegno veramente interessante. Ad esso hanno partecipato i senatori di quel collegio, numerosi consiglieri regionali e provinciali e tutti i Sindaci del Sulcis. Era presente anche il Direttore delle ferrovie, ed era presente anche l'ingegner Carlucci, Commissario delle ferrovie medesime. E in quel conve-

II LEGISLATURA

CCXCIII SEDUTA

9 MARZO 1956

gno l'ingegner Carlucci, Commissario delle Ferrovie meridionali sarde, ha riferito che il Ministro ai trasporti non aveva ancora espresso la sua posizione, ma che stava esaminando il problema senza alcun preconconcetto. Noi non sappiamo proprio quale valore dare a quelle affermazioni dell'ingegner Carlucci. Ed è da notare che il convegno si è concluso non con vaghe proposte, ma con un ordine del giorno che impegna i consiglieri regionali, impegna i parlamentari, impegna l'attuale Capo del Governo. Non culliamoci perciò anche noi nelle promesse fatte dall'ingegner Carlucci, perchè sono passati 4 anni ed il problema è rimasto allo stato iniziale. Abbiamo perso il treno la prima volta per colpa dei dirigenti; non perdiamo il treno una seconda volta, oggi che le ferrovie sono sotto la gestione dello Stato, oggi che a capo del Governo c'è l'onorevole Segni, fautore della causa sostenuta dalla popolazione del Sulcis. Si tratta di risolvere un problema sociale, prima ancora che

un problema puramente economico. Il Consiglio regionale, e per esso la Giunta, deve condurre tutta una vasta azione politica, facendo sue le aspirazioni del Sulcis che lotta per riportare quelle ferrovie, attraverso l'ammodernamento, alla loro primitiva funzione, per la quale sorsero nel 1926, cioè la funzione di mezzo di penetrazione della civiltà e di maggiore benessere, prima ancora che mezzo redditizio di trasporto di persone e di merci. (*Approvazioni a sinistra*).

PRESIDENTE. I lavori del Consiglio proseguiranno martedì alle ore 10 e 30.

La seduta è tolta alle ore 19 e 35.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari

Anno 1956