SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

114ª SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MARTEDÌ 6 MARZO 1973

(Pomeridiana)

Presidenza del Vice Presidente ALBERTINI,
indi del Vice Presidente ROMAGNOLI CARETTONI Tullia

INDICE

CONGEDI . . . . . *Pag.* 5367

DISEGNI DI LEGGE

Trasmissione dalla Camera dei deputati . 5367

Seguito della discussione e approvazione:

« Finanziamento di un programma straordinario di interventi per l'ammodernamento e il potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato per l'importo di 400 miliardi di lire » **(700)** (*Approvato dalla 10ª Commissione permanente della Camera dei deputati*):

ALBERTINI 5395
ALESSANDRINI 5377, 5394
AVEZZANO COMES 5393, 5397, 5403
BASADONNA 5383, 5395
BOZZI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile* 5387
CROLLALANZA 5402
DAL FALCO . . . . . *Pag.* 5394
GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile* 5391, 5398
LEPRE 5378, 5394
MADERCHI 5400
MINGOZZI 5368, 5395, 5396
MORLINO 5380
RICCI 5394
SAMMARTINO 5371, 5393
SANTALCO, *relatore* . . . . . 5386 e *passim*
SICA 5384, 5395
TORELLI 5382

INTERROGAZIONI

Annunzio 5404

Annunzio di risposte scritte 5404

Per lo svolgimento di una interrogazione:

PRESIDENTE 5404
COLELLA 5404

Presidenza del Vice Presidente ALBERTINI

P R E S I D E N T E . La seduta è aperta (*ore 17*).

Si dia lettura del processo verbale.

R I C C I , *Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del 1° marzo.*

P R E S I D E N T E . Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Congedi

P R E S I D E N T E . Comunico che ha chiesto congedo il senatore Cifarelli per giorni 2.

Annunzio di disegno di legge trasmesso dalla Camera dei deputati

P R E S I D E N T E . Comunico che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso il seguente disegno di legge:

« Aumento dello stanziamento per spese di ufficio dei tribunali e delle preture di cui all'articolo 16, n. 3, della legge 16 luglio 1962, n. 922, e all'articolo 1 della legge 15 maggio 1967, n. 355 » (482-B) (*Approvato dalla 2ª Commissione permanente del Senato e modificato dalla 4ª Commissione permanente della Camera dei deputati*).

Seguito della discussione e approvazione del disegno di legge:

« Finanziamento di un programma straordinario di interventi per l'ammodernamento e il potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato per l'importo di 400 miliardi di lire » (700) (*Approvato dalla 10ª Commissione permanente della Camera dei deputati*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Finanziamento di un programma straordinario di interventi per l'ammodernamento e il potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato per l'importo di 400 miliardi di lire », già approvato dalla 10ª Commissione permanente della Camera dei deputati.

Avverto che nel corso della seduta potranno essere effettuate votazioni mediante procedimento elettronico.

È iscritto a parlare il senatore Mingozzi, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato insieme ad altri senatori. Si dia lettura dell'ordine del giorno.

R I C C I , *Segretario*:

Il Senato,

in sede di discussione del disegno di legge n. 700, concernente il finanziamento di un programma straordinario di interventi per l'ammodernamento e il potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato,

impegna il Governo a impiegare i 267 miliardi per gli impianti fissi di cui all'articolo 1 del disegno di legge nel modo seguente:

60 miliardi per quanto attiene ai pendolari;

42 miliardi per trasporto merci;

115 miliardi per impianti nel Mezzogiorno;

50 miliardi per opere urgenti e di rilievo in tutta Italia;

destinando in termini globali una somma non inferiore a 150 miliardi per l'ammodernamento e il potenziamento delle linee e degli impianti dell'Italia meridionale ed insulare.

2. MINGOZZI, MADERCHI, CAVALLI, CEBRELLI, PISCITELLO, SEMA

PRESIDENTE. Il senatore Mingozzi ha facoltà di parlare.

MINGOZZI. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, siamo ormai giunti alla conclusione del dibattito generale sul disegno di legge in discussione e da ciò che gli oratori di quasi tutte le parti politiche hanno detto risulta confermata più o meno esplicitamente la nostra critica di fondo e cioè che ci troviamo ancora una volta di fronte ad un provvedimento inadeguato, che non si inserisce in una visione organica di piano.

In linea di principio si sottolinea da più parti l'importanza che rivestono i trasporti nel contesto della politica economica e sociale del paese. In tale contesto si fa presente che ci troviamo di fronte ad una politica dei trasporti che determina distorsioni nei consumi e nell'assetto territoriale, che contribuisce a rendere più difficile lo sviluppo economico nel Mezzogiorno e nelle aree depresse, mentre la congestione dei trasporti nelle aree metropolitane determina gravi problemi nelle zone più industrializzate.

Lo stesso Ministro dei trasporti ci ha detto nell'8ª Commissione, il 14 dicembre 1972, che la situazione dei trasporti è giunta ad un punto di crisi che ha assunto carattere strutturale e investe ormai tutti i settori dei trasporti. Il Ministro però, fatte queste constatazioni, non approfondisce le cause e non indica la giusta terapia. Quando ci dice che questa attività economica, esclusi i trasporti marittimi, assorbe oltre il 22 per cento del prodotto nazionale lordo e circa il 23 per cento del totale degli investimenti lordi nazionali, sottolinea il rilievo che assume il problema dei trasporti; ma se scomponesse quelle percentuali troverebbe la causa degli squilibri e della crisi, constaterebbe che lo 85 per cento del totale delle spese è rappresentato dal trasporto su strada di merci e passeggeri e il 60 per cento degli investimenti è andato di conseguenza per l'automobile.

Le risorse destinate al settore merci possono essere valutate in circa 4.500 miliardi annui che rappresentano il trentacinque per cento del totale dei trasporti: di questi 3.000 miliardi vanno per il trasporto su strada, 1.000 miliardi per il trasporto marittimo, 400 miliardi per le ferrovie dello Stato ed il resto in settori minori. Le scelte dei grandi gruppi privati sostenute dalla politica governativa hanno determinato una inversione nella ripartizione dei traffici tra i vari comparti ed il conseguente aumento del costo unitario dei trasporti.

Voglio portare solo un dato che riguarda i traffici merci nei venti anni che vanno dal 1950 al 1970. Nel 1950 le ferrovie dello Stato hanno trasportato il 38 per cento delle merci mentre nel 1970 sono scese al 17 per cento, a vantaggio evidentemente dell'autostrasporto. Se si esamina il rapporto fra i comparti sulla base del tonnellaggio trasportato, cioè non tenendo conto della distanza percorsa dai prodotti, le ferrovie raggiungono il 7 per cento, il cabotaggio il 3 per cento mentre l'autotrasporto assorbe l'88 per cento dei traffici. Nessun paese del MEC ha una ripartizione dei traffici così squilibrata specie fra strada e rotaia.

È in queste scelte che troviamo le cause profonde degli squilibri e della crisi ed è il ruolo che deve assolvere il trasporto pubblico e particolarmente quello su rotaia che ci permette di individuare la giusta scelta per uscire da questa situazione di crisi: un trasporto pubblico che si inserisca in un discorso generale di programmazione economica e sociale, che si armonizzi con una politica di assetto territoriale e di suo riequilibrio dando particolare attenzione alle zone depresse e quindi al Mezzogiorno d'Italia.

Si è parlato qui della drammatica situazione del trasporto metropolitano con particolare riferimento al problema casa-lavoro cioè ai lavoratori pendolari che si riversano ogni giorno nelle grandi città. Anche questo problema non può essere affrontato con una visione settoriale, ma nel contesto di una politi-

ca di piano che privilegi anche per le grandi metropoli il trasporto pubblico. In concreto, gli obiettivi sociali che necessita perseguire e che in tale contesto l'iniziativa delle Ferrovie dello Stato deve sviluppare consistono, a nostro giudizio: primo, nel soddisfare prioritariamente le esigenze del Mezzogiorno e delle aree depresse, specie sviluppando gli assi infrastrutturali trasversali; secondo, nel realizzare infrastrutture atte al riequilibrio territoriale e nella piena utilizzazione di quelle esistenti con priorità ai trasporti regionali che permettano il decongestionamento delle infrastrutture a carattere nazionale; terzo, nel bloccare l'ulteriore sviluppo delle autostrade; quarto, nel garantire un sistema integrato del trasporto merci eliminando duplicazioni e riducendo costi e termini di consegna; quinto, nello specializzare ciascun comparto nei traffici ad esso più congeniali, sviluppando le nuove tecnologie.

Per quanto concerne l'assetto istituzionale del settore, indichiamo le linee di intervento in quattro punti: primo, rivalutazione del ruolo del Parlamento attraverso la redazione di un piano nazionale dei trasporti e delle vie di comunicazione di interesse nazionale da realizzare con il concorso delle regioni e degli enti locali; secondo, decentramento alle ragioni e agli enti locali dei nuovi poteri relativi ai trasporti di merce di interesse regionale; terzo, unificazione dei poteri restanti alle amministrazioni centrali in un unico Ministero dei trasporti come avviene negli altri paesi del Mercato comune europeo; quarto, intervento delle regioni sui trasporti di interesse regionale, trasformando la legislazione e delegando le funzioni amministrative agli enti locali e loro consorzi, e realizzazione dei piani regionali articolati per bacino di traffico.

Il disegno di legge, nonostante sia stato migliorato alla Camera, non ci soddisfa sia perchè non è presentato nel contesto di una visione di programmazione generale e sia perchè è inadeguato negli aspetti quantitativi di intervento. Riteniamo comunque vada corretto almeno per un aspetto ed è all'uopo che abbiamo presentato un ordine del giorno che ricalca quello presentato nell'altro ramo del Parlamento e accettato dal Governo. L'ordine del giorno impegna il Governo ad impiegare i 267 miliardi stanziati dalla legge in discussione per gli impianti fissi in certe direzioni prioritarie. La differenza rispetto a quello della Camera riguarda una diversa ripartizione, che è conseguenza dell'emendamento che noi presentiamo all'articolo 2 della legge tendente a sopprimere la spesa di 40 miliardi per il quadruplicamento della Roma-Firenze per impegnarli, pur sempre nell'ambito del potenziamento delle Ferrovie dello Stato, in altre direzioni e più precisamente per avviare a soluzione il problema dei pendolari e affrontare in modo più massiccio il problema dei trasporti, in particolare delle ferrovie nel Mezzogiorno d'Italia.

Tale modifica è suggerita da tre ordini di problemi. Il primo è che noi reputiamo che con questo disegno di legge ponte non debbano essere ulteriormente finanziati i lavori tuttora in corso per il quadruplicamento della direttissima Roma-Firenze in quanto ci sono necessità più urgenti sia dal punto di vista del potenziamento ferroviario che di quello sociale. Se l'esigenza di dare ulteriori finanziamenti per il completamento della direttissima sussiste, va affrontata con provvedimenti di carattere straordinario, così come si è fatto per il primo stanziamento avvenuto con la legge del 25 ottobre 1968, n. 1089. Tra l'altro vorrei richiamare, a memoria dell'Assemblea, il disposto di quella legge che portò alla scelta del quadruplicamento della direttissima Roma-Firenze. Innanzitutto, pur autorizzando la costruzione di nuovi collegamenti ferroviari anche non compresi nel piano decennale, faceva obbligo che all'atto della progettazione risultassero effettivamente completabili nei limiti di tale copertura.

Non credo che alla data odierna ci sia nessuno in grado di dirci quale sarà l'effettiva spesa per il quadruplicamento della direttissima, sempre che questo dato non ce lo fornisca oggi in quest'Aula il signor Ministro. Però se le cose stessero come io prevedo, ci troveremmo di fronte ad una chiara violazione della legge che imponeva a priori di conoscere l'effettiva spesa; non solo, ma faceva obbligo, come ho detto poc'anzi, di non superare gli stanziamenti a disposizione. Per cui oggi si dovrebbe caso mai esaminare ulterio-

ri oneri dovuti esclusivamente allo slittamento di prezzi.

Se volessimo poi esaminare la scelta, non ci rendiamo conto di come questa abbia potuto essere determinata stante sempre il disposto legislativo che parla di « priorità soprattutto in relazione ad un accertamento delle situazioni di maggiore debolezza, nel quadro della programmazione e dei suoi obiettivi di riequilibrio territoriale ». Francamente è difficile rendersi conto di come quella fosse un'area di maggiore debolezza che imponeva scelte prioritarie di riequilibrio territoriale. Fra l'altro mi si dovrebbe spiegare come possa una direttissima riequilibrare il territorio attraversato. Mi si dirà che si riequilibra il territorio nazionale, ma anche questa argomentazione sarebbe certo una forzatura in rapporto alla situazione generale che abbiamo nel paese per quanto riguarda il problema delle ferrovie.

Ritengo quanto mai necessarie, prima del quadruplicamento della direttissima, scelte prioritarie ben diverse, che sono state tra l'altro qui richiamate da quasi tutti gli oratori.

Se pensiamo alla situazione del Meridione d'Italia e più in generale alla situazione delle trasversali del nostro paese, che veramente potrebbero dare un contributo al riequilibrio del territorio e quindi una incentivazione al superamento della situazione di depressione economica presente in molte sacche del nostro paese, è chiaro che avremmo dovuto orientarci verso una scelta diversa.

Comunque la direttissima, se va ulteriormente finanziata, lo deve essere con un provvedimento *ad hoc* che dovrà permettere tra l'altro al Parlamento di conoscere i costi reali di questa opera.

Un secondo motivo è dettato appunto dalle esigenze prioritarie che si manifestano nel Mezzogiorno d'Italia, in parte recepite, ma che si sono ulteriormente aggravate anche in rapporto allo sconquasso cagionato dalle alluvioni della Sicilia e della Calabria al quale non si può certo fare fronte con i due miliardi previsti dall'articolo 36 del decreto-legge governativo.

Sulla situazione della rete ferroviaria del Mezzogiorno e delle Isole si è ampiamente discusso e si è sottolineato che non è possibile concepire una diversa politica di sviluppo economico e sociale di questa parte del paese se non si attua nel contempo una diversa politica dei trasporti che faccia perno sulle Ferrovie dello Stato.

Il problema va affrontato nel quadro di una visione organica di piano, da verificare ed elaborare con l'apporto primario delle regioni, ma intanto i mezzi da mettere a disposizione del Mezzogiorno vanno potenziati anche con questo disegno di legge, se si vogliono dare delle risposte positive a certe situazioni drammatiche.

In concreto noi proponiamo, per quanto riguarda gli impianti fissi del Mezzogiorno, di passare da 95 a 115 miliardi.

In terzo luogo la modifica di spesa riguarda i pendolari. Si tratterebbe cioè di aggiungere 20 miliardi a quel settore di intervento onde permettere di avviare a soluzione, in accordo con le regioni interessate, il problema per alcuni bacini di traffico metropolitano. Sottolineiamo anche noi il fatto che la scelta prioritaria, anche in rapporto alla spesa prevista da questo disegno di legge, va indirizzata particolarmente verso il Mezzogiorno di Italia per avviare a soluzione il problema dei pendolari; altri, quanto me, hanno sottolineato questa necessità.

Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, concludendo noi indichiamo l'esigenza di investire quanto prima il Parlamento del piano poliennale di intervento in materia di trasporti, preparato in accordo con le regioni e le organizzazioni sindacali. Intanto riteniamo che anche per quanto riguarda gli investimenti previsti con l'attuale disegno di legge, si debba individuarne le priorità in stretta collaborazione con le regioni interessate. Grazie.

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Sammartino, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato insieme ad altri senatori. Si dia lettura dell'ordine del giorno.

R I C C I , *Segretario*:

Il Senato,

esaminato il disegno di legge n. 700, concernente il finanziamento di un programma straordinario di interventi per l'ammoderna-

mento e il potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato per l'importo di 400 miliardi di lire;

preso atto che ogni altro, pur urgente, problema inerente alla politica dei trasporti resta condizionato all'impegno a realizzare investimenti che consentano di fare del trasporto ferroviario l'asse portante del sistema dei trasporti nazionali, obiettivo di largo interesse sociale, su cui convergono le più importanti istanze, tese allo sviluppo economico e sociale del Paese,

considerato che, a fronte di favorevoli prospettive di sviluppo dei traffici su rotaia, il sistema ferroviario, in conseguenza del mancato, tempestivo adeguamento, presenta sempre gravi sintomi di insufficienza,

ricordata la funzione propulsiva che un efficiente allacciamento ferroviario può svolgere nell'ambito del graduale sviluppo di zone depresse — il che porta a considerare la necessità di elevare gradualmente anche le caratteristiche di determinate linee, allo stato non compiutamente idonee,

impegna il Governo a presentare al Parlamento, con l'urgenza che una visione globale del problema dei trasporti comporta, il disegno di legge relativo al piano poliennale di 4.000 miliardi per il potenziamento e l'ammodernamento della rete ferroviaria nazionale.

6. SAMMARTINO, SANTI, ALESSANDRINI, TANGA, RICCI, FOLLIERI

P R E S I D E N T E . Il senatore Sammartino ha facoltà di parlare.

S A M M A R T I N O . Signor Presidente, signori ministri, onorevoli colleghi, si avvia alla conclusione il dibattito su questo disegno di legge che è stato prima di tutto esaminato con ampiezza di discussione in Commissione e che aveva già costituito parte centrale dell'esame dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per il 1973. Ritenevamo che l'esame potesse essere esaurito in Commissione; ma non è stato un male. È un fatto positivo che la conclusione del dibattito su questo provvedimento avvenga nella solennità di quest'Aula, dove da due giorni a questa parte a tanti di noi è stata offerta la possibilità di portare qui problemi quotidianamente vissuti nel settore dei trasporti. Infatti ciascuno di noi è, sì, rappresentante della nazione senza vincolo di mandato, ma sta di fatto che ciascuno porta il riflesso della diuturna vicenda delle popolazioni in mezzo alle quali fisicamente vive ed opera. Pertanto, come dicevo, non è stato un male che ci sia data la possibilità di esprimerci con tanta ampiezza e libertà su un provvedimento di tanta dimensione finanziaria e sociale.

Il disegno di legge al nostro esame non è che la integrazione del noto piano decennale, di cui alla legge n. 211 del 1962 e successive modificazioni e integrazioni. Quel programma, per il diminuito potere di acquisto della moneta, per le inevitabili dilazioni nel tempo della propria macchina operativa, in pratica si è ridotto di circa un terzo nel valore degli stanziamenti.

Questo di oggi, dunque, è una reintegra di fondi, ed è presentato come provvedimento-ponte tra il primo piano decennale ed il nuovo piano poliennale che, per 4.000 miliardi, dovrebbe portare le ferrovie italiane al grado di efficienza delle altre reti europee più progredite.

Ora, con questo provvedimento e con l'altro più consistente che si annuncia, possiamo riconoscere che i pubblici poteri hanno abbandonato quella concezione, che negli anni '50 molti di noi andavano denunciando frettolosa ed errata, secondo la quale il sistema ferroviario dei trasporti era da guardare come si guarda un tramonto e ci si doveva limitare a registrarne la naturale consunzione come sistema ormai sopraffatto dalla tecnica stradale e dalla massiccia irruzione dell'automobile sulle strade. Così ci siamo trovati a dover correre ai ripari almeno sulla rete fondamentale, lasciando, peraltro, deperire tutta un'altra vastissima rete, che quindi era destinata ad entrare nel novero dei cosiddetti rami secchi: secchi perchè vecchi; vecchi perchè, ove per mancanza di soccorso, ove per deliberato proposito, denutriti. E ci siamo portati dietro cinque o seimila chilometri di ferrovie nel più

completo abbandono. Siamo ora ai ripari e ben venga dunque il piano-ponte, come amiamo considerare il presente disegno di legge.

È di qualche settimana — ho detto in apertura — l'esame del bilancio del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Da quel dibattito è emersa, unanime ed evidente, l'istanza perchè la politica dei trasporti venga modificata, nella giusta dimensione, in direzione ferroviaria; perchè in una visione moderna dei problemi dei trasporti non ci si limiti agli aspetti contingenti, ma ci si apra a considerare i problemi che stanno a monte e a valle del trasporto ferroviario. Si pone, per esempio, anche il problema della revisione delle strutture dell'azienda, sia sul piano organizzativo, sia su quello operativo. Esso, è, ora, di viva attualità, anche in relazione ai più recenti indirizzi comunitari.

Tornando dunque al disegno di legge in esame, è evidente, per le argomentazioni esposte in premessa, che con questo provvedimento non faremo che completare il primo piano decennale. Assai poco potremo fare, per esempio, per conferire alla rete ferroviaria del Mezzogiorno aspetti e funzioni nuove, quali esigono le nuove situazioni territoriali, che le assemblee elettive e gli altri organismi democratici vanno prospettando.

La nostra rete ferroviaria continua ad attraversare il territorio sulle due grandi direttrici tirrenica ed adriatica, indipendenti tra loro e slegate dalla realtà economica delle aree attraversate. Di queste linee non si prevede un potenziamento. Non dovrebbe ripetersi l'errore o l'incongruenza lamentati in tema di viabilità, settore nel quale abbiamo dato tutto alla grande viabilità autostradale, lasciando in crudele contrasto tutto il settore della cosiddetta viabilità minore, come se questa non fosse parte integrante di tutto il sistema viario e non avesse la funzione essenziale di minuta capillarizzazione delle comunicazioni. Dando tutto o gran parte alle grandi linee ferroviarie e longitudinali ripeteremmo l'errore. Io amo invece credere che i responsabili della programmazione nazionale tengano presente la necessità di dare di più, molto di più, alle linee ferroviarie trasversali, quelle che costituiscono i grandi affluenti di traffico sulle due grandi linee longitudinali che sono — si comprende — la Palermo-Torino, la Lecce-Bologna-Milano.

Non rincresca ai responsabili dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di sentirsi ripetere anche in quest'Aula che molte cose sono cambiate nelle regioni depresse, nelle regioni del Mezzogiorno, dove è in atto un processo di elevazione economica e sociale e dove, peraltro, chi resta invece immobile sono le Ferrovie dello Stato. Un'altra azienda autonoma, l'ANAS, si è messa al passo con i tempi e va ammodernando le proprie strade, va correggendo certi tracciati vecchi, favorendo certe forme nuove, conformi ad una tecnica stradale moderna. Per le ferrovie non si è ancora posto uguale problema, quello, cioè, della necessità di correggere vecchi tracciati.

Anche sul problema delle linee passive il discorso, da alcuni anni, è cambiato e dobbiamo prenderne atto con soddisfazione. Da molte parti ci si è accorti di avere con troppa semplicità anticipato un funerale — il funerale alle ferrovie — e di esserci invece trovati a dover far fronte al fenomeno del ritorno al treno, che ha assunto dimensioni imponenti, persino paurose.

Il problema va visto non tanto alla luce del traffico che vi si sviluppa attualmente, quanto della funzione che almeno una parte considerevole di linee, se opportunamente ammodernate, potranno esercitare. Abbiamo esempi che possono far rimeditare tutti gli orientamenti aziendali e governativi. Si è infatti rivelato che vi sono linee ferroviarie che, nel complesso della rete nazionale, possono rappresentare un elemento non determinante ma che invece esercitano un servizio essenziale, fondamentale nell'ambito del proprio territorio. Tant'è vero che dalle regioni, in relazione alla programmazione dell'assetto del territorio, si ha una spinta non solo al mantenimento ma al potenziamento di certe linee come infrastrutture indispensabili a garantire uno sviluppo armonico, anche in vista di insediamenti industriali, in località servite finora da linee considerate secondarie. È quello che si è verificato — debbo citarlo come fenomeno tipico di una realtà che solo qualche anno fa poteva sembrare utopia — nella regione che ho l'onore di rappresentare.

Quella rete ferroviaria, tutta quanta, di 300 chilometri di lunghezza, è catalogata « a scarso traffico ». Epperò, quando avrete trovato un posto, non dico a sedere, ma in piedi, fra Termoli e Campobasso, sarete fortunati!

Cosa c'è dunque che non riesce a far mutare questo giudizio, che resta quello di 20 anni fa, sulla utilità economica e sociale di quelle linee? Anche là si vanno gradualmente sostituendo alle vecchie rotaie — il più delle volte spezzoni di rotaie post-belliche — rotaie nuove del tipo pesante. Ma posso ripetere qui quello che dicevano stamane altri due autorevoli colleghi, i senatori Ricci ed Endrich: ciò nonostante, sulle stesse linee la velocità non è aumentata rispetto ai tempi pre-ammodernamento, quindi i tempi di percorrenza non sono stati ridotti; anzi, rispetto ad un decennio addietro si è registrata una diminuzione di velocità, quindi un aumento del tempo di percorrenza. Ove si consideri che l'economicità e la funzionalità delle linee ferroviarie sono rapportate alla velocità commerciale, si deve constatare che sulle linee della mia regione tale parametro non ha subìto incrementi negli ultimi trenta anni!

In particolare, sulla linea Termoli-Campobasso, che è la sola ferrovia che lega due nuclei industriali (quello della valle del Biferno e quello di Campobasso-Boiano) tra loro, ben poco può avere rappresentato l'armamento nuovo, quando poi se ne lascia invariato l'andamento altimetrico, si lasciano inalterate le curve a strettissimo raggio. Quella è, per esempio, una delle linee ferroviarie che, d'un tratto, si sono venute a trovare al centro di una zona di chiare e concrete prospettive sociali nuove. Non è possibile che la ferrovia resti come infrastruttura a sè stante, con treni che stentano a raggiungere i 20 chilometri orari di velocità commerciale e sui quali vivono quotidianamente la loro passione i pendolari, operai e studenti, e non entri invece nel contesto di un generale miglioramento di servizi, come impone la nuova realtà industriale, segnatamente in quella vasta e popolosa zona.

La situazione pesante di tutta la rete ferroviaria del Modise è stata più volte rappresentata, a tutti i livelli, da tutti gli organi che ne hanno il potere e il diritto: il 10 dicembre 1971, tutti i capi-impianti addetti alla dirigenza unica di Isernia sottoscrivevano una vera e propria denuncia, dichiaravano un vero e proprio stato di emergenza. Essi qualificano insostenibile la situazione dei servizi ferroviari quanto a sicurezza di mezzi, a stabilità di strutture, a garanzia di pubblica incolumità; giungono perfino a declinare le proprie responsabilità penali per fatti luttuosi che possono verificarsi a causa della fragilità delle comunicazioni telefoniche, laddove — è scritto, fra l'altro, in quella lettera — « la linea telefonica aerea poggia su pali fradici e cadenti; in molti casi sono i fili che tengono in piedi i pali ». E invocano aiuto. Il loro grido è stato fatto rispettosamente arrivare a Napoli, sede del compartimento competente per territorio; ma non sembra, fino al momento in cui parlo, che il grido abbia scosso alcuna delle superiori autorità, se è vero che tutto resta invariato: dopo quel grido, nonostante quell'allarme, tutto resta tale e quale. La lettera — eccola — mi farò un dovere di consegnarla al Ministro, perchè la legga e la faccia leggere a chi di dovere.

Ancora: il 1° dicembre 1972, le organizzazioni unitarie dei ferrovieri, riunite in assemblea, esprimevano un pressante voto, che si condensa nell'istanza di vedere incluse le ferrovie del Molise nel piano poliennale delle Ferrovie dello Stato, proprio in raccordo al decollo industriale della regione. Ed ecco, testualmente, il voto unanime dei tre sindacati, sottoscritto da tutti i responsabili in quella importantissima assise: « Le organizzazioni sindacali unitarie dei ferrovieri molisani, riunite a Campobasso per dibattere l'assillante problema della politica dei trasporti nel quadro dello sviluppo sociale ed economico del Molise;

considerato che le attività nel settore dei trasporti costituiscono elemento condizionante di ogni altra attività primaria e secondaria nella regione, investendo esse l'agricoltura, l'industria ed il commercio;

ritenuto che un efficiente e dinamico sistema di trasporti è vitale per la produttività e per il progresso; dopo ampia discussione

impegnano all'unanimità, tutte le rappresentanze politiche e le forze produttive del Molise per realizzare insieme un programma globale in direzione dell'intero settore dei trasporti regionali ed in particolare:

1) a livello politico:

far includere nel piano poliennale delle Ferrovie dello Stato anche le ferrovie molisane per il necessario adeguamento e potenziamento delle stesse, inclusi gli impianti fissi, e per la sollecita costruzione della variante Venafro-Rocca d'Evandro;

l'atterraggio industriale nel basso Molise non può non far considerare lo studio per la realizzazione di una nuova ferrovia convergente nella piana di Boiano, sul tracciato della Bari-Campobasso-Roma, il cui progetto risulta allo studio da diversi anni;

ai fini di un efficace coordinamento dei trasporti, in rapporto all'attuale precaria situazione e per un'organizzazione che risponda nel complesso alle necessità di sviluppo delle popolazioni interessate, predisporre anche una concreta risoluzione del problema delle autolinee, nel senso di collegare i comuni più interni della regione agli scali ferroviari ad essi più vicini, e quindi di dare ad essi un numero maggiore di comunicazioni giornaliere;

moltiplicare, sulle ferrovie molisane, la utilizzazione dei mezzi leggeri a più elementi, garantendo la massima rapidità attraverso la riduzione delle percorrenze ed attraverso la sostituzione delle attuali vecchie e lente automotrici;

installazione, nell'agro di Venafro, di una delle tre nuove officine ferroviarie che devono sorgere nel Sud.

2) sul piano tecnico:

realizzare una razionale impostazione degli orari, che tenga conto delle coincidenze con le linee di più grandi comunicazioni;

installare il telefono automatico in tutti gli impianti, ad incroci e precedenze, allo scopo di rendere spedito il servizio movimento;

adeguare il Deposito locomotive di Campobasso alla programmanda trasformazione del tipo di trazione da vapore a *diesel* elettrici e per una migliore utilizzazione del personale;

elettrificare i deviatoi interessanti i binari di corsa;

ampliare le curve della linea per conseguire una velocità consona ai tempi moderni.

Le organizzazioni sindacali unitarie dei ferrovieri molisani, nella certezza di avere data una valida testimonianza dell'impegno che esse si sono assunte in direzione della positiva soluzione del problema di importanza vitale, si dichiarano disponibili per un sollecito approfondimento del problema, collegialmente con gli organi in indirizzo. Esse si augurano che da un costante, consapevole e coordinato impegno con tutte le rappresentanze democratiche e le forze produttive della regione, possa realizzarsi, anche attraverso lo ammodernamento ed il potenziamento del settore dei trasporti, il miglioramento delle condizioni della società molisana ».

Ed ecco, infine, l'ordine del giorno approvato, nella seduta del 22 febbraio 1971, dalla giunta regionale del Molise:

« La Giunta: considerato che il Comitato interministeriale per la programmazione economica, al fine di integrare il piano decennale, che va a scadere nel 1972, ha predisposto un piano poliennale per il potenziamento delle Ferrovie dello Stato da realizzarsi in 6 anni, e con uno stanziamento di 1.100 miliardi » — l'ordine del giorno è del 22 febbraio 1971 e non è quindi aggiornato quanto a cifre e a dati — « suscettibile di aumento in previsione di possibili lievitazioni dei prezzi; rilevato che tale piano ed il connesso finanziamento sono volti al soddisfacimento prioritario di particolari esigenze, quali il potenziamento dei trasporti a carattere pendolare per assicurare gli spostamenti casa-lavoro e viceversa a cospicue masse di lavoratori e l'ammodernamento delle linee meridionali per portarle ad un livello di efficienza pari a quello delle linee centro-settentrionali; considerato che nel Molise sono particolarmente accentuati i fenomeni cui il suddetto piano vuole

porre rimedio, in quanto i trasporti pendolari hanno assunto, negli ultimi anni, dimensioni inaspettate e, soprattutto, perchè la rete ferroviaria molisana è veramente abbisognevole di ammodernamento e potenziamento sicchè, anche in passato, ciò ha formato oggetto di precisi impegni da parte del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile; considerato che, ciò nonostante, nel piano poliennale predisposto dal CIPE, non figura, inspiegabilmente, alcun intervento a favore della rete ferroviaria molisana; rilevato che tale previsione è di gravissimo danno per tutta la regione, specie in vista dei prossimi insediamenti industriali, che determineranno un notevole traffico di lavoratori pendolari e di merci; all'unanimità fa voti: al Comitato interministeriale per la programmazione economica e al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile perchè, ritenuta la fondatezza delle attese della regione Molise, siccome innanzi spiegate, dispongano la inclusione delle linee ferroviarie molisane nel piano poliennale, per l'ammodernamento ed il potenziamento delle Ferrovie dello Stato ».

Ho voluto, onorevoli colleghi, portare qui tali documenti, sia per pormi in questa Aula una domanda, sia per rappresentare a me stesso la tristezza che si accompagna alla descrizione di queste circostanze.

La domanda: li leggono questi documenti le autorità della dirigenza aziendale o queste carte si fermano sul tavolo di qualche direttore di sezione, che poi tutto manda — almeno lo speriamo — in archivio?

Per la verità, se leggo un'altra volta la risposta che mi venne, il 4 dicembre 1972, ad una interrogazione nella quale, partendo da gravi episodi di disservizio ferroviario, lamentati in quegli ultimi mesi, chiedevo cosa si intendesse fare per eliminarli, debbo ritenere che la situazione reale della periferia non è conosciuta a Roma. La risposta, distaccata e sconcertante, a quella mia interrogazione è stata questa: « Nell'insieme, i predetti servizi risultano rispondenti alle esigenze del traffico finora registrato sulla relazione, sicchè un loro potenziamento determinerebbe un notevole aumento della spesa senza apprezzabili possibilità di copertura ». Insomma: « tutto va bene, madama la marchesa! ».

Questa mattina il collega Ricci ha descritto a tinte così vive e tanto malinconicamente vere la situazione delle Ferrovie del Sannio ed ha richiamato l'attenzione degli organi responsabili sulla necessità dell'ammodernamento della Caserta-Foggia e sulla urgenza dell'inserimento della Benevento-Cancello-Napoli nella rete statale delle ferrovie. Su questo tronco, infatti, vige ancora un sistema pressocchè feudale: lo Stato paga il pedaggio ad un privato, perchè vi passino i treni, i treni statali! Egli ha ricordato che finalmente è scaduta la concessione al privato e il Governo dovrà rispondere all'ordine del giorno da lui presentato (ordine del giorno al quale aderisco e che avrei sottoscritto volentieri) perchè quella linea è servitù di transito dal Molise a Napoli. Mi auguro che il Governo, in analogia a quanto sta facendo con provvedimenti assai opportuni, che sono già al nostro esame in questo e nell'altro ramo del Parlamento, per inserire nella rete nazionale altre linee, ugualmente fatiscenti, dia indicazioni altrettanto chiare su questo problema. In caso contrario io od altri colleghi saremo tenuti a presentare un disegno di legge *ad hoc*, affidando la soluzione del problema al Parlamento.

E non è chi non veda quanto una situazione del genere sia anacronistica ed anomala e come sia urgente eliminarla. Il senatore Endrich ha parlato della pesante situazione delle ferrovie sarde. Il senatore Mazzei ci ha richiamato ai bisogni reali della Sicilia che, del resto, tutti conosciamo e continuiamo a denunciare. Devo dare atto al senatore Crollalanza che, venerdì scorso, in un quadro di palpitante attualità, ha ricordato l'esigenza della saldatura dei due spezzoni di linea tra Lucera e Cassino, che consentirebbe la realizzazione di una trasversale Roma-Bari, attraverso il Molise, riducendo di 80 chilometri l'attuale percorso, via Formia-Caserta-Benevento.

Acquisita ormai nel programma governativo — e ne ringrazio ancora il Governo e, per esso, il ministro Bozzi — la costruzione della variante Cassino-Venafro, con cui eliminare i tempi morti di Vairano-Caianello, intendiamo formalmente sostenere la utilità pubblica di una nuova linea Roma-Campobasso-Bari.

E non vedo come una simile relazione ferroviaria potrebbe essere considerata da meno del quadruplicamento della Roma-Firenze!

Onorevoli senatori, perchè la citazione, forse anche noiosa, di queste circostanze da noi vissute? Per una necessità che è a monte di tutto e di ogni pur positivo provvedimento, così come è, senza riserve, positivo il disegno di legge che abbiamo davanti.

C'è la necessità di un riassetto istituzionale dell'azienda che, quanto a criteri e metodi, è vecchia. Giovani e valorosi sono i funzionari che vi operano, da pochi o da molti anni. Però l'Azienda delle ferrovie dello Stato in Italia è ferma ai tempi dello Stato di Umberto I! Sui modi di essere nuovi dell'Azienda delle ferrovie dello Stato nel nostro paese, rimando alla relazione che ho avuto l'onore di svolgere sul bilancio in corso. La somma delle conclusioni, cui si arriva esaminando con spirito libero l'attuale struttura della azienda stessa, ci porta a rilevare la necessità di eliminare totalmente duplicazioni, sovrapposizioni e frammentarietà di competenze e di funzioni, le quali, oltre a provocare dispersioni di risorse, impediscono l'organico sviluppo di una politica dei trasporti nazionali unitaria e coordinata.

Le ferrovie sono — non v'è dubbio — infrastrutture di interesse nazionale e sui servizi che esplicano, come sulla loro struttura e dimensione, la competenza delle amministrazioni centrali e periferiche dello Stato è prevalente e primaria. Ma resta fermo che l'esperienza concreta fin qui acquisita non può non indurre ad una più ampia autonomia operativa, a maggiore responsabilità imprenditoriale, ad una articolazione basata sulle specializzazioni delle funzioni, ad un più ampio e meglio articolato decentramento.

« La politica dei trasporti » — ha detto recentemente il ministro Bozzi — « deve tener conto delle esigenze derivanti dalla realtà regionale, che ha evidenziato problemi locali talvolta di importanza fondamentale ». Problemi dunque di una realtà che non sempre è ben conosciuta e considerata. I compartimenti, nei quali è decentrata l'azienda, così come sono nel numero e nella dimensione, rispondono allo spirito nuovo di una riforma, che vuole essenzialmente essere di agilità, di snellezza, di presenza viva e per soluzioni rapide e sicure? Sono proprio intangibili e consacrati per dogma di fede i quindici compartimenti ferroviari o è invece possibile, utile e necessario crearne altri, con il territorio più ristretto e, quindi, in una dimensione di responsabilità più diretta e concreta? Non si potrebbe stabilire, ad esempio, che un compartimento non debba governare più di 300 chilometri di ferrovie dello Stato? È una indicazione, che mi permetto di avanzare e anticipare per quando saremo chiamati a discutere sulla riforma del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

Queste sono le considerazioni che ritenevo di dover esporre in Aula a corredo dello spirito che informa il disegno di legge, sul quale il collega Santalco ha steso così dettagliata e responsabile relazione. Non dimentichiamo che egli è autorevole funzionario delle Ferrovie dello Stato e vive quindi, fisicamente direi, i problemi vasti e gravi delle ferrovie stesse. Perciò vi ha posto tanto del suo cuore e della sua competenza.

Tutti gli oratori che mi hanno preceduto hanno sostenuto con parole diverse e con diverso tono una comune esigenza: l'esigenza, cioè, che lo Stato, nella politica degli investimenti per i trasporti, mostri di preoccuparsi più dei trasporti collettivi che di quelli individuali e che, fra i settori dei trasporti, dia molto di più di quanto finora non abbia dato alle Ferrovie dello Stato.

Non so se tutti sanno che, dal 1962 ad oggi, si sono dati alle Ferrovie, a parte i 400 miliardi di cui discutiamo oggi, 1.500 miliardi. Nello stesso periodo, 9.000 miliardi sono andati alle autostrade. Quando avremo approvato questo provvedimento, avremo dato alle Ferrovie dello Stato, in dieci anni, 1.900 miliardi. E c'è in giro la voce, persino nell'ambiente parlamentare, che parte di questi 400 miliardi andrebbe a vantaggio del bilancio delle Ferrovie dello Stato! Tutti i colleghi, anche quelli che non fanno parte della Commissione trasporti e aviazione civile, e che quindi si occupano in via primaria di altri settori della vita economica e sociale del nostro paese, debbono sapere che su 600 miliardi di *deficit* delle Ferrovie dello Stato, 400 sono denaro dello Stato, che non viene versa-

to al bilancio delle Ferrovie. Questa è aritmetica semplice e cruda. Le Ferrovie dello Stato si caricano, per 400 miliardi, di oneri extra-aziendali ed oneri finanziari, ossia di spese pubbliche a favore di altre amministrazioni e pagano gli interessi sui mutui che contraggono, ad esempio, con la legge che stiamo varando.

Quindi, si dia molto di più di quanto finora non si sia dato alle Ferrovie dello Stato, provando così di volere decisamente il potenziamento e l'ammodernamento della rete ferroviaria nazionale, in particolare nel Mezzogiorno, sui transiti alpini e per quanto riguarda il problema dei pendolari. Questo dei pendolari fu problema, fino a qualche anno fa, circoscritto alle aree tradizionali, ma ora è problema di numerose altre aree ad espansione industriale.

Con questo provvedimento intendiamo proseguire nella politica di ripresa del trasporto ferroviario, quale asse portante di tutto il sistema dei trasporti nazionali; il provvedimento ha lo scopo evidente di riallacciarsi ai programmi non realizzati del primo piano 1962-72.

È, però, necessaria ed urgente una massa di investimenti che non consenta soluzioni di continuità. Ecco perchè, onorevoli senatori, ho ritenuto di dover presentare, assieme ad altri colleghi, alla vostra attenzione, ed alla sollecitudine del Governo l'ordine del giorno n. 6.

A conclusione dell'odierno dibattito, penso che il voto espresso nell'ordine del giorno, mentre conferma la nostra fiducia nel fatto che l'attuale provvedimento è logico corollario del primo piano decennale, ma, ad un tempo, chiama e sollecita il secondo piano — grazie al quale il Governo e il Parlamento si propongono, obiettivi irrinunciabili, il potenziamento delle linee fondamentali, longitudinali e trasversali, con particolare riguardo al Mezzogiorno ed alle Isole, la ristrutturazione delle linee interessate al trasporto dei pendolari, il potenziamento dei valichi internazionali, il rafforzamento delle attrezzature attinenti al traffico merci, il miglioramento degli ambienti di lavoro, l'inserimento nel circuito dei flussi nazionali dei territori attualmente marginali — è altresì conferma della necessità, unanimemente condivisa, della ripresa del flusso dei finanziamenti straordinari, che metta la rete ferroviaria italiana all'altezza dei tempi e per tutto il territorio nazionale. (*Applausi dal centro. Congratulazioni*).

P R E S I D E N T E . Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Debbono ancora essere svolti alcuni ordini del giorno. Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Alessandrini.

P I N T O , *Segretario*:

Il Senato,

considerato che la linea ferroviaria Pino Lago Maggiore-Luino-Laveno Mombello con le diramazioni colleganti Gallarate e Novara costituisce un insieme essenziale per le comunicazioni dal Gottardo verso Milano e Genova,

preso atto che la linea in questione è ancora a binario unico sebbene il traffico sulla stessa sia molto intenso;

impegna il Governo a disporre, senza indugio, gli studi e la progettazione per attuare tutte quelle opere necessarie per il raddoppio della linea ferroviaria Pino Lago Maggiore-Luino-Laveno Mombello-Gallarate e Laveno Mombello-Novara.

5.

A L E S S A N D R I N I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

A L E S S A N D R I N I . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, ho presentato l'ordine del giorno per richiamare l'attenzione del Governo su un annoso problema, quello del raddoppio di una linea ferroviaria di frontiera e precisamente del tronco Luino-Laveno Mombello-Gallarate che gravita su Milano e tutta la Lombardia e la Laveno-Novara che interessa il Pie-

monte, la Liguria con Genova e il suo porto. La linea ferroviaria in questione costituisce un parallelo della linea che partendo da Bellinzona attraversa il valico di Chiasso, raccogliendo il traffico del Gottardo. È certamente noto ai colleghi che un terzo del traffico ferroviario delle merci, in entrata e in uscita dal nostro paese, passa per il territorio della Confederazione Svizzera proveniente dal Gottardo. La linea Luino-Laveno-Mombello e sue diramazioni è una delle prime linee ferroviarie di collegamento con la frontiera, ed è rimasta a binario unico benchè la linea di Chiasso sia oberata di traffico: nel 1971 sono passati per il valico di Chiasso 436.000 vagoni.

Sappiamo tutti che per raddoppiare una linea occorrono mezzi finanziari e non chiedo che nel piano straordinario venga inserito il raddoppio di questa linea. Chiedo tuttavia al Governo che almeno si disponga per lo studio e per la progettazione del raddoppio della linea medesima. La ferrovia percorre a tratti zone impervie, ma il suo raddoppio costerà al paese meno della apertura di nuovi valichi. Molte infrastrutture già esistenti sono valide e adeguate al raddoppio. I lavori riguardano pochi chilometri; ma i vantaggi per il paese, in relazione ai traffici crescenti, in particolare dall'Europa centrale, compenseranno largamente i sacrifici che si dovranno sostenere per il raddoppio di questo tratto ferroviario.

Voglio sperare che il Governo apprezzi la discrezione della mia istanza; non chiedo, lo ripeto, di attuare immediatamente i lavori di raddoppio, ma si vuole avere una precisa assicurazione che il raddoppio di questa linea è nelle prospettive e nella volontà del Governo, e che si disporrà per il finanziamento delle ricerche tecniche e della progettazione del raddoppio della linea e che si inizieranno con sollecitudine trattative con la vicina Confederazione elvetica per la realizzazione dell'opera.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno del senatore Lepre e di altri senatori. Se ne dia lettura.

P I N T O , *Segretario*:

Il Senato,

riconosciuta l'esigenza di dare immediata attuazione al raddoppio della linea ferroviaria Udine-Tarvisio, da anni difficultata nel traffico merci che attraverso il valico di Tarvisio assorbe quasi interamente le importazioni e le esportazioni interessanti i Paesi dell'Europa settentrionale e orientale,

nell'interesse della salvaguardia dell'economia italiana e dei porti di Trieste e Venezia,

impegna il Governo ad immediatamente realizzare detta indispensabile opera.

10. LEPRE, AVEZZANO COMES, VIGLIANESI

L E P R E . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

L E P R E . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, le finalità del nostro ordine del giorno, che segue ad un affidamento avuto in passato circa l'inclusione nel piano quinquennale del raddoppio della linea ferroviaria Pontebbana, non è quello di attuare una rivendicazione settoriale riguardante particolarmente il Friuli-Venezia Giulia o la Carnia o il Tarvisiano, che sarebbe in questo momento fuori luogo anche in rapporto a ciò che ha detto il collega Avezzano Comes in sede di discussione generale, circa l'esigenza di programmazione di tutto il piano ferroviario italiano che va concertata in collaborazione e con la compartecipazione (come bene ha detto il collega Avezzano Comes) delle regioni.

Il problema invece è un altro. Il discorso è uguale a quello che ho fatto ripetutamente qui e alla Camera per la statale 13 che ancora oggi è in condizioni medioevali (lo hanno riconosciuto gli stessi direttori generali dell'ANAS che si sono susseguiti in questi tempi). Si tratta di una strada che collega, attraverso il valico di Tarvisio, l'economia italiana con i mercati del Nord Europa e soprattutto dell'Europa orientale, che dovrebbe

rendere concreto il discorso, anche a tonificazione della nostra economia, della collaborazione economica oltre che culturale e politica con l'Est europeo. È lo stesso discorso che abbiamo fatto per l'autostrada Udine-Tarvisio che dopo tanto tempo sembra si faccia ora finalmente ma soltanto per una parte essendo il tratto Carnia-Tarvisio ancora allo stato di generica progettazione. È lo stesso discorso per il traforo di Montecroce Carnico per il quale da molto tempo vanno avanti trattative più tra la nostra regione a statuto speciale e la Carinzia che non con una seria convenzione tra la Repubblica italiana da un lato e la Repubblica austriaca dall'altro; opera che andrebbe a ridurre a due ore e mezza la distanza tra il porto di Trieste e Monaco. E questo vuol dire tonificare, attraverso la celerità della rete viaria, la possibilità di salvaguardare la nostra economia per ovviare soprattutto alla crisi dei porti di Trieste e di Venezia.

Il discorso dunque muove appunto in questo contesto e nell'ambito di queste preoccupazioni. Non soltanto lo scorso dicembre ma ancora un anno prima, ripetendosi la stessa storia, abbiamo dovuto presentare interrogazioni ed avanzare sollecitazioni con le quali dimostravamo l'assoluta carenza di questa ferrovia; anche quest'anno (come affermo in una interrogazione presentata alla fine di dicembre) si è ripetuta in occasione delle festività di fine d'anno, con l'aumento dei traffici in particolar modo dei vagoni di generi alimentari, la paralisi del porto triestino e della ferrovia Pontebbana, sulla quale hanno stazionato per ben lungo tempo 2.500 carri merci carichi di derrate alimentari e di animali da macello fermi in territorio italiano oltre a 10 convogli in territorio austriaco tra Villaco e Arnoldstein.

È una situazione gravissima che va ovviata con un preciso impegno del Governo per la progettazione esecutiva di questa opera e non per realizzare un interesse di settore o di regione ma per risolvere in prospettiva concreta lo sviluppo futuro dei trasporti italiani su rotaia che andranno sempre più valorizzati nel tempo, anche perchè c'è la tendenza a scegliere, per vari motivi di opportunità, questo tipo di trasporto. Questa opera assicurerà la salvaguardia dell'economia italiana che si chiama economia di scambi commerciali, che si chiama economia turistica; ecco perchè urge l'immediato realizzo di questa importante infrastruttura, porta dei traffici sul Nord-Est europeo, dal quale il nostro paese non può e non deve rimanere isolato.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno del senatore Spagnolli e di altri senatori. Se ne dia lettura.

P I N T O , *Segretario*:

Il Senato,

considerata la sempre più intensa mobilità delle persone e la ininterrotta espansione dei movimenti di merci fra l'Italia ed i Paesi separati dalla catena alpina, conseguenza e premessa essenziale anche alla progressiva integrazione delle economie nazionali nell'auspicata Europa unita;

considerata la conseguente insostituibile funzione dei collegamenti ferroviari transalpini, lo stato dei quali proietta in prospettiva una decisiva influenza sull'orientamento dei traffici e degli scambi internazionali e la evidente necessità di valersi delle nuove risorse tecniche disponibili sia per adeguare l'antico valico del Brennero alle nuove esigenze di velocità, capacità ed economicità di esercizio, sia per aprire od ammodernare altri collegamenti nelle Alpi centrali ed orientali, onde ridurre l'isolamento fisico creato all'Italia dalla catena alpina;

considerato che l'erogazione delle spese, pure ingenti, per l'esecuzione delle dette opere ferroviarie sarà necessariamente graduale, che, trattandosi di investimenti produttivi, il fabbisogno finanziario potrebbe anche essere reperito sul mercato europeo, con accollo al bilancio dell'Amministrazione delle quote di ammortamento ed interessi e col beneficio per il bilancio stesso dei minori costi di esercizio e manutenzione, del miglior uso del materiale rotabile e del maggior gettito degli intensificati ed accelerati traffici;

impegna il Governo a prendere concrete iniziative:

a) per sollecitare lo sviluppo degli studi naturalistici, tecnici e finanziari, nonchè della progettazione esecutiva delle opere necessarie per il rinnovamento della linea Bolzano-Innsbruck e quelli per i collegamenti di Tarvisio e dello Spluga, secondo i progetti di massima già elaborati, collocando le relative spese nel programma straordinario di interventi di cui ai disegni di legge già in esame;

b) ad iniziare le trattative con la Repubblica austriaca, con la R. F. Germanica e con la Confederazione Svizzera per la realizzazione — con finanziamento internazionale — dei collegamenti ferroviari transalpini, da attuarsi tenendo anche conto dei possibili sviluppi tecnologici futuri.

7. SPAGNOLLI, MORLINO, NOÈ, CATELLANI, LIMONI, ALESSANDRINI, DAL FALCO, BERLANDA, BRUGGER, MARCORA

MORLINO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MORLINO. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, l'ordine del giorno che insieme al senatore Spagnolli, al senatore Noè ed agli altri firmatari ho presentato è, come si può vedere, ampiamente articolato e consente nella sua stessa articolazione di avere una precisa ilustrazione. Se il Presidente lo consente, credo che potremo far allegare agli atti un documento illustrativo senza diffondersi nella discussione in Aula, tenendo conto anche — di questo vorrei con l'occasione esprimere tutta la nostra gratitudine al Ministro — che il Ministero ora ha cominciato a seguire tutta la mobilitazione di opinione pubblica che si è determinata intorno a questo tema del completamento dei trafori dell'arco alpino.

Il Ministro ha partecipato recentemente ad un convegno che riguardava il traforo del Brennero e, prima di quell'occasione, ha avuto ripetuti contatti con noti esponenti del Comitato per il traforo dello Spluga; quindi segue l'approfondimento di questi temi con tanta puntualità che non mi sembra opportuno tediare l'Assemblea, se non per sottolineare il significato centrale dell'ordine del giorno.

Qui stabiliamo una prima *tranche* di finanziamenti per un piano delle ferrovie che deve essere elaborato sistematicamente. Ma proprio per avere l'elaborazione sistematica per un piano delle ferrovie è necessario che lo sbocco del sistema ferroviario italiano nella rete europea sia predeterminato nelle sue indicazioni di massima. Quindi prevedere che nello stanziamento attuale si consideri già la possibilità di assicurare finanziamenti opportuni per gli studi e per le ricerche in questo settore è veramente decisivo ed importante.

I colleghi che hanno parlato in vario modo di tutti i problemi della rete ferroviaria del nostro paese o anche i colleghi della Sicilia che legittimamente si preoccupano di dare con il ponte sullo stretto di Messina un collegamento organico dell'economia della realtà siciliana nel nostro paese, sanno benissimo che anche quando l'amministrazione ferroviaria ha risposto con una certa ampiezza e sollecitudine alla richiesta di certe attrezzature, di materiale, di carri merci, di carri frigoriferi per le esigenze della produzione e dei nostri traffici agricoli con il resto dell'Europa, ha poi trovato delle difficoltà ai nodi ferroviari di Verona e di Bologna e poi agli sbocchi delle frontiere.

Si tratta di immaginare un sistema ferroviario che abbia gli stessi concetti e gli stessi princìpi che hanno presieduto al sistema autostradale. Questo significa svincolare dai noti nodi il grande trasporto internazionale. Questo richiede anche che gli sbocchi finali alla cerniera delle Alpi siano garantiti ed assicurati.

Il recente convegno del Brennero che ha avuto la partecipazione dei paesi del resto dell'Europa interessati a questo tipo di problemi dimostra quale tipo di consonanza e di consapevolezza vi è anche nel resto dell'Europa.

L'avvenire dei traffici europei è di tipo ferroviario. La stessa cosa possiamo dire per

quanto riguarda il traforo dello Spluga. Abbiamo detto, con un'espressione molto fortunata negli ambienti che si occupano di questi problemi, che senza il traforo dello Spluga tutta la Lombardia rischierebbe di diventare la Valtellina dell'Europa. Se non avessimo questo tipo di sbocco diretto con il sistema di comunicazioni europeo, verrebbe meno una direttrice fondamentale dello sviluppo e della programmazione economica della Lombardia.

Ora si tratta di affrontare il problema con una seria iniziativa politica. L'ostacolo che tale iniziativa deve superare è rappresentato dalla posizione che la Confederazione elvetica ha sin qui avuto in materia di trasporti internazionali e cioè che i percorsi debbano interessare, nella misura più lunga possibile, i tracciati in territorio elvetico.

Si tratta di convincere le autorità elvetiche che questa loro posizione deve essere superata perchè quelle convenienze di cui sin qui essi hanno beneficiato non sussisteranno più negli ulteriori sviluppi del sistema dei trasporti che dovrà assumere una dimensione europea.

Come si può fare questo? Con una iniziativa che non può che essere politica, che vada a monte degli aspetti tecnici del problema, che stabilisca precisi rapporti con la Germania federale, con l'Austria per quanto riguarda il Brennero e con tutti gli altri paesi interessati, per consolidare una politica europea capace di condizionare le ferrovie svizzere alle soluzioni da noi auspicate.

Con la riserva di fornire ulteriori documentazioni, chiedo che il Ministro, ribadendo la particolare sensibilità che dall'inizio del suo incarico ha dimostrato nei confronti di questi problemi, dia l'adesione del Governo e ci consenta di sottoporre all'Assemblea per l'approvazione l'ordine del giorno in oggetto firmato dal senatore Spagnolli e, con me, dagli altri colleghi.

P R E S I D E N T E . Senatore Morlino, lei ha fatto una riserva di presentare questi dati illustrativi e l'ha ribadita alla fine del suo intervento. Mi pare però che, dato il suo intervento così chiaro, questa richiesta si renda superflua, a meno che non siano dei dati statistici.

M O R L I N O . D'accordo, perchè si tratta di documentazioni comunque note nelle sedi competenti.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del gorno del senatore Albertini e di altri senatori. Se ne dia lettura.

P I N T O , *Segretario*:

Il Senato,

preso atto che con il provvedimento legislativo in esame si prevede lo stanziamento della somma di 400 miliardi di lire per il finanziamento di un programma straordinario di interventi per l'ammodernamento e il potenziamento delle Ferrovie dello Stato;

considerata l'importanza capitale della linea ferroviaria del Sempione per le comunicazioni internazionali dell'Italia;

constatato che la deficienza dei servizi e la ristrettezza dello spazio della stazione internazionale di Domodossola costituiscono una strozzatura che ostacola il normale e necessario andamento e sviluppo dei traffici impedendo a quella linea l'integrale espletamento della sua funzione;

ritenuto che si rende sempre più urgente e indilazionabile la costruzione del nuovo scalo ferroviario di Domodossola per far sì che nuovi impianti possano assolvere alle sempre crescenti necessità di traffico di quella linea,

impegna il Governo, secondo le finalità del disegno di legge in esame, a includere fra le opere di potenziamento della rete ferroviaria la costruzione di un nuovo efficiente scalo a Domodossola in modo che possa soddisfare le esigenze del traffico di quella importante stazione internazionale.

12. ALBERTINI, CIPELLINI, TORELLI

T O R E L L I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

T O R E L L I . Onorevole Ministro, onorevoli colleghi, ho l'onore di illustrare telegraficamente quest'ordine del giorno del senatore Albertini, al quale ho apposto la mia firma. Abbiamo sentito parlare finora di raccordi ferroviari e di collegamenti di reti europee con la rete ferroviaria interna. Ebbene, onorevole Ministro, quest'ordine del giorno non contiene nulla di tutto ciò, sebbene si riferisca a un valico preciso, quello del Sempione. Non chiediamo nulla in materia di collegamento, non chiediamo nulla in materia di riammodernamento di linee, di reti, di nodi, ma chiediamo il rinnovo dello scalo ferroviario merci della stazione internazionale di Domodossola.

Il problema è conosciuto personalmente da lei, che è venuto sul luogo per appurare la situazione, ma era conosciuto anche dai suoi predecessori. Comunque, in questo momento, è a lei che va la nostra fiducia.

Quest'ordine del giorno, onorevole Ministro, intende appunto richiamare la sua attenzione sulla particolare situazione di assoluta necessità per il traffico (a questo proposito non voglio giocare sulle parole e parlare di centro Europa o di oriente dell'Europa) occidentale che dall'Europa converge direttamente sul valico del Sempione.

Proprio in virtù di questa sua posizione geografica è in corso la costruzione dell'autostrada Genova-Gravellona-Toce-Domodossola: tutto in vista del notevole traffico internazionale che deve essere smistato e sdoganato alla stazione di Domodossola e che non può svolgersi con razionalità per la pochezza di superficie — per parlare in termini banali — su cui questo traffico attualmente insiste.

Si tratta quindi di ampliare e di rinnovare lo scalo di Domodossola. Il problema è già stato oggetto di studi ed è già in parziale esecuzione. Quindi sono a conoscenza di tutto. So anche però che il progetto governativo di ampliamento è stato fatto con criteri limitati data la parziale mancanza di fondi nel momento in cui il progetto veniva redatto. Così la progettazione governativa di quello scalo oggi esistente ha un carettere insufficiente. Essa non è mai stata accettata o ritenuta valida dalle amministrazioni locali e dagli operatori economici, ma al di là di queste critiche vi è il fatto che la stessa amministrazione statale ha ritenuto che l'attuale progetto non aveva un valore definitivo.

Pertanto, illustrando quest'ordine del giorno vengo a chiedere l'impegno del Governo perchè lo studio sia ampliato e portato a termine così come richiede l'importanza di quello scalo ferroviario. Ritengo, senza ombra di polemica verso altre situazioni più importanti e gravi segnalate attraverso gli ordini del giorno da tanti colleghi, che l'attenzione su questo punto debba essere particolarmente approfondita. Del resto ciò già avviene — ed io gliene do atto, onorevole Ministro — ed il richiamo attraverso l'ordine del giorno mira ad ottenere che la progettazione tuttora limitata per motivi di natura finanziaria abbia la sua ampia esplicazione e quindi rientri nel piano attuale così da risolvere definitivamente il problema del traffico - merci che dovrebbe svolgersi, ma purtroppo non può, nella stazione di Domodossola. Grazie.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno del senatore Basadonna e di altri senatori. Se ne dia lettura.

P I N T O , *Segretario*:

Il Senato,

in considerazione che, per motivi di natura eccezionale, alcune città come Napoli non hanno potuto espletare, nei termini previsti dalla legge 29 dicembre 1969, n. 1042, relativa alla costruzione di ferrovie metropolitane e cioè prima del trasferimento della competenza alla Regione, gli adempimenti richiesti,

impegna il Governo ad adottare gli strumenti legislativi più opportuni per riammettere la città di Napoli ad usufruire delle provvidenze previste dalla legge stessa.

11. BASADONNA, PAZIENZA, TANUCCI NANNINI, PISTOLESE, GATTONI

B A S A D O N N A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha afcoltà.

B A S A D O N N A . Signor Presidente, onorevoli colleghi, come l'onorevole Ministro sa, il comune di Napoli chiese a suo tempo di beneficiare delle disposizioni contenute nella legge 1042 del 29 dicembre 1969 relativa alla costruzione di ferrovie metropolitane in città con popolazione complessiva non inferiore a 400.000 abitanti. Mentre Milano e Torino già utilizzano questa legge, Napoli ne è rimasta esclusa, almeno per il momento, poichè non ha ottenuto in tempo l'approvazione del progetto da parte del Ministro dei trasporti e cioè prima che la competenza relativa a questa materia fosse trasferita alle regioni.

Presidenza del Vice Presidente ROMAGNOLI CARETTONI Tullia

(*Segue* B A S A D O N N A) . I motivi di questo ritardo sono numerosi e le responsabilità sono anche molto gravi, ma ella ben le conosce ed è quindi superfluo rievocarle in questa sede e d'altra parte appartengono al passato. Vorrei soltanto ricordare che in un primo momento fu attribuita dal CIPE alla metropolitana di Napoli una somma di 42 miliardi relativa al cosiddetto tronco collinare Piazza Borsa - Colli Aminei e che, successivamente, tale importo è stato elevato dal CIPE stesso a 49 miliardi perchè fu compreso nell'intervento anche il primo tratto: Stazione ferroviaria-Piazza Borsa. Provvedimento questo quanto mai opportuno e razionale, ma che ha imposto il rifacimento totale del progetto e la richiesta di altre approvazioni ai vari livelli, con conseguente perdita di tempo.

Poi nacquero conflitti di competenza, d'altra parte inevitabili, fra gli enti locali e la regione; si verificò al comune la sostituzione dell'assessore al ramo ed infine si ebbero a lamentare altri ritardi di natura burocratica la cui responsabilità ricade in gran parte sugli organi centrali del suo Ministero.

A questo punto, dopo decenni di discussioni sulla ferrovia metropolitana che ha interessato un'intera generazione, dagli anni venti ad oggi, Napoli avrebbe perduto il contributo di 42 miliardi che lo Stato aveva destinato per soddisfare questa sua fondamentale esigenza. È ovvio che la città non può rassegnarsi a questo destino ed è perciò che i parlamentari napoletani di tutti i settori politici hanno sollecitato un'incontro con lei, signor Ministro, per esporle direttamente e risolvere nel modo migliore questo problema. Non posso essere certamente io a suggerire lo strumento legislativo più appropriato, più idoneo a questo fine a lei che è un eminente giurista, mentre io sono soltanto un ingegnere ferroviario. È per questa mia qualità però che avrei potuto esporre molti altri problemi del settore connessi alla crescita economica e sociale del Mezzogiorno. Me ne sono astenuto, non soltanto perchè di essi hanno parlato con profonda e sofferta esperienza i colleghi Crollalanza ed Endrich, ma anche perchè reputo assolutamente prioritario il problema della metropolitana di Napoli, perchè è il problema della sopravvivenza di questa città e quindi del suo comprensorio e dell'intera regione.

Napoli, indubbiamente tra le maggiori città la più povera, è quella che paga il costo maggiore per lo spostamento all'interno del centro urbano e ciò ne soffoca la vita economica e ne impedisce lo sviluppo turistico e lo svolgimento di tutte quelle attività terziarie che si vorrebbero ad essa attribuire perchè possa risollevarsi dall'attuale gravissimo decadimento.

Non è senza significato, signor Ministro, che Napoli sia stata la prima città d'Italia a possedere una metropolitana che fu terza d'Europa, dopo Londra e Parigi, oltre ad essere stata la prima ad essere dotata di un tronco ferroviario. Perciò, anche per questo

primato nel settore, non può perdere l'occasione di avere una metropolitana moderna che può aprirle prospettive di vita meno precaria dell'attuale. La metropolitana in funzione fu realizzata quasi mezzo secolo fa. Fu inaugurata nel 1926 e, sebbene concepita con molta lungimiranza, oggi assolve un compito che è prezioso, ma che è troppo limitato in rapporto alle esigenze della città, anche perchè non fu perfezionata nel corso degli anni, come sarebbe stato possibile e come fu richiesto, forse in vista della costruzione di questa nuova metropolitana; proprio quella che è stata progettata in questi anni con un tracciato del tutto nuovo che collegherà la collina al vecchio centro urbano in un tempo enormemente inferiore all'attuale, utilizzando le più recenti acquisizioni tecnologiche in questo campo.

Signor Ministro, lei conosce bene tutte le iniziative che sono in corso di discussione e che interessano il comprensorio napoletano: una riguarda anche il suo Ministero, cioè l'aeroporto intercontinentale. È assai probabile che anche per questa realizzazione bisognerà molto attendere prima di vederla avviata alla fase esecutiva. Ma per la ferrovia metropolitana, se ella vorrà interessarsene col suo consueto impegno, si potrà incominciare assai presto. Per finire l'opera ci vorranno poi diversi anni, ma almeno i cittadini potranno approssimativamente conoscere la data dalla quale incominceranno a vivere in maniera più sopportabile. Se ella, signor Ministro, supererà sollecitamente le difficoltà che ancora si frappongono all'avviamento di questa impresa, si guadagnerà la gratitudine di Napoli che sono certo è cara anche a lei poichè fu molto amata da Benedetto Croce.

La prego perciò, signor Presidente, di sottoporre all'approvazione dell'Assemblea l'ordine del giorno che ho avuto l'onore di illustrare. Grazie. (*Applausi dall'estrema destra*).

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno del senatore Sica. Se ne dia lettura.

P I N T O , *Segretario*:

Il Senato,

considerato che con il finanziamento di un programma straordinario di interventi per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato si ha uno stanziamento di 400 miliardi;

rilevato che la città di Napoli, per motivi particolari, non ha potuto espletare la procedura per la costruzione della metropolitana urbana nei termini previsti dalla legge 29 dicembre 1969, n. 1042,

impegna il Governo ad adottare i necessari provvedimenti legislativi perchè, con una proroga dei termini suddetti, la città di Napoli possa usufruire delle provvidenze di cui alla su citata legge.

13.

S I C A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

S I C A . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, brevi parole per illustrare il mio ordine del giorno che nella sostanza è uguale a quello illustrato testè dal senatore Basadonna, e che riguarda anch'esso la costruzione della linea metropolitana urbana della città di Napoli. Vorrei ricordare, come già ha avuto modo di esporre il senatore Basadonna, che con la legge 29 dicembre 1969, n. 1042 per la realizzazione i linee metropolitane interessanti i comuni o agglomerati di comuni con popolazione superiore a 400.000 abitanti, è stato concesso un contributo annuale da parte dello Stato del 6 per cento per un periodo di tempo di 30 anni.

Tale provvedimento mira ad assicurare, nel momento in cui il traffico urbano diventa sempre più caotico, un sistema di trasporto rapido di massa di alta capacità e frequenza, come è precisato nell'articolo 1 della stessa legge 1042, con sede propria che può svolversi nel territorio di uno o più comuni confinanti, comunque costituenti un solo complesso urbano ovvero un unico comprensorio caratterizzato da insediamenti urbani, industriali e sociali comuni o interdipendenti.

La città di Napoli presenta aspetti patologici del traffico. Tali aspetti vanno sempre più accentuandosi in questi ultimi anni perchè non è infrequente il caso della paralisi completa o per lunghe ore del traffico citta-

dino. La stessa configurazione della città, che sorge su una piccola zona pianeggiante per poi estendersi sulle colline del Vomero e dei Camaldoli, con strozzature derivanti dal vecchio sistema stradale (basti considerare che il centro urbano e il Vomero, che costituisce da solo una città con oltre 250.000 abitanti, sono collegati da due uniche strade che consentono solo 2 flussi di autoveicoli) aggrava ancor più la situazione.

Per questi motivi fu presentato un primo progetto di costruzione della linea metropolitana, la cosiddetta metropolitana collinare, da parte dell'ente autonomo Volturno. I criteri di progettazione (era prevista come costruzione in cremagliera), tecnicamente superati, portarono successivamente alla predisposizione di un secondo progetto, da parte dell'azienda trasporti napoletana, più organico e di più ampio respiro.

Il CIPE stabilì un contributo di 42 miliardi, successivamente portato a 49 miliardi. L'esame dei progetti presentati e le osservazioni tecniche agli stessi hanno intanto fatto scattare i termini previsti dalla legge per il passaggio dei poteri alla regione. La conseguenza è stata che la città di Napoli, per cause certamente non imputabili, per lo meno esclusivamente, ai suoi organi rappresentativi, viene privata di una adeguata fonte di finanziamento che sola può consentire la soluzione di questo grosso problema. E questo mentre altre città già usufruiscono di queste agevolazioni.

Per questo motivo sono certo che il Governo vorrà accettare l'ordine del giorno assieme a quello presentato dal senatore Basadonna ed altri.

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche gli ordini del giorno nn. 1 e 9, da lui presentati, nonchè l'ordine del giorno n. 3, presentato dalla Commissione.

Si dia lettura degli ordini del giorno.

P I N T O , *Segretario*:

Il Senato,

considerato che il Parlamento, con leggi 28 marzo 1968, n. 384 e 25 ottobre 1968, n. 1089, ha stanziato i fondi per lo studio dei problemi relativi alla realizzazione del collegamento viario e ferroviario sullo stretto di Messina e che con voto unanime ha approvato la legge 17 dicembre 1971, n. 1158, per la realizzazione del predetto collegamento,

impegna il Governo a disporre, senza ulteriore indugio, la costituzione della società prevista dalla legge 17 dicembre 1971, numero 1158, al fine di dare corso allo studio dei problemi relativi alla realizzazione del collegamento viario e ferroviario sullo stretto di Messina ed agli adempimenti successivi.

1.

Il Senato,

in sede di discussione del disegno di legge n. 700, concernente il finanziamento di un programma straordinario di interventi per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato, per l'importo di quattrocento miliardi di lire,

impegna il Governo:

a portare avanti con speditezza il raddoppio della linea Messina-Catania, esaminando la possibilità di spostare a monte, come da tempo richiesto dalle autorità locali, la linea ferroviaria nel tratto compreso fra le stazioni di Letojanni-S. Teresa Riva e Scaletta;

ad inserire nel piano pluriennale il raddoppio della linea Messina-Fiumetorto, disponendo intanto la progettazione del tratto Villafranca-Tirrena-Barcellona.

9.

Il Senato,

in sede di discussione del disegno di legge n. 700, concernente il finanziamento di un programma straordinario di interventi per l'ammodernamento e il potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato, per l'importo di 400 miliardi di lire,

impegna il Governo ad impiegare i 267 miliardi per gli impianti fissi di cui all'articolo 1 del disegno di legge nel modo seguente: 40 miliardi per quanto attiene ai

pendolari; 42 miliardi per trasporto merci; 95 miliardi per impianti nel Mezzogiorno; 40 miliardi per la direttissima Roma-Firenze; 50 miliardi per opere urgenti e di rilievo in tutta Italia, riservando comunque una somma non inferiore ai 130 miliardi di lire per l'ammodernamento ed il potenziamento delle linee e degli impianti dell'Italia meridionale ed insulare.

3.

S A N T A L C O , *relatore.* Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, ho poco da aggiungere alla mia relazione scritta che accompagna il disegno di legge. Desidero ribadire che già nel 1971 si era avvertita l'urgenza da parte dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di chiedere al Governo, in attesa del piano pluriennale, che, come è stato qui più volte ripetuto, si trova attualmente all'esame del CIPE, lo stanziamento di 400 miliardi perchè, a parte le nuove esigenze affiorate nel tempo dal 1962 in poi, nel corso degli anni il programma originario del piano decennale 1962-72 aveva subìto, in termini di costi reali, una decurtazione di oltre un terzo del valore complessivo degli investimenti autorizzati e ciò per effetto dei sensibili rincari di mercato verificatisi dal 1962 ad oggi; per cui dal piano predetto sono state stralciate opere importanti ed urgenti.

Il Governo, pertanto, in attesa di un approfondimento del piano pluriennale, ha presentato il disegno di legge al nostro esame anche al fine di evitare soluzioni di continuità nell'attività di elaborazione dei progetti da realizzare e di esecuzione dei relativi appalti e al fine di assicurare continuità all'attività produttiva e all'occupazione delle industrie interessate.

Per questo, onorevoli colleghi, mentre ringrazio tutti gli oratori intervenuti nel dibattito, non posso accettare talune critiche mosse dalla sinistra, meno ancora posso accettare la critica fatta dal senatore Avezzano Comes quando afferma che il disegno di legge è nato precipitosamente, quasi alla vigilia delle elezioni anticipate e che lo stesso non è inserito in una visione programmata.

Vorrei ricordare molto affettuosamente al collega Avezzano Comes che è vero che il piano ha riportato l'approvazione del CIPE il 23 marzo 1972...

A V E Z Z A N O C O M E S . È un dato di fatto.

S A N T A L C O , *relatore*... ma è altrettanto vero — ed anche questo è un dato di fatto — che dal Governo era stato presentato prima ed ancora prima, se mi consente il collega Avezzano Comes, era stato predisposto dall'azienda ferroviaria e quindi approvato dal consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

A V E Z Z A N O C O M E S . È ancora peggio.

S A N T A L C O , *relatore.* Ed allora non si parlava di elezioni. Il provvedimento, come ha ricordato il senatore Cengarle nel suo intervento, era stato predisposto dal Governo precedente del quale lo stesso senatore Cengarle, se non ricordo male, faceva parte come sottosegretario.

Pertanto, le osservazioni e le considerazioni che ella ha fatto, senatore Avezzano Comes, non le posso accettare. Lei ha cercato di arrampicarsi sugli specchi per poter criticare il provvedimento che a suo tempo era stato preparato e voluto da un suo collega di partito e credo che abbia fatto male. Le chiedo scusa.

C'è da sottolineare, forse, che è trascorso già un anno dalla data di approvazione del piano e che i 400 miliardi non saranno più sufficienti per realizzare tutto quanto in esso è previsto e ciò proprio per il rincaro dei mercati verificatosi purtroppo anche in questi ultimi tempi.

Temo che il 20 per cento del programma non potrà essere realizzato, per cui si rende necessaria la rapida approvazione del disegno di legge nel testo trasmessoci dalla Camera dei deputati.

Mi sembra superfluo aggiungere che condivido perfettamente i richiami fatti dai colleghi alle inderogabili necessità di affrontare con urgenza e con particolare cura i pro-

blemi che riguardano il Mezzogiorno e quelle zone dove più è avvertita la carenza in materia di trasporti ferroviari. In tal senso mi permetto di richiamare l'attenzione del Governo. Per il resto credo che in sede di esame del provvedimento definitivo, cioè del piano pluriennale che mi auguro possa essere presto presentato dal Governo, avremo modo di approfondire taluni temi già esposti dai colleghi intervenuti nel dibattito e che attengono all'assetto istituzionale della azienda ferroviaria ed alla politica dei trasporti.

Vorrei cogliere quest'occasione, onorevole Presidente, per sottolineare l'urgente necessità di eliminare la strozzatura dello Stretto di Messina — se ne è parlato tanto negli anni passati — strozzatura che reca grave danno all'economia non solo siciliana, ma dell'intero paese. A tale proposito credo sia utile che il Governo in questa sede riconfermi la volontà politica di dare esecuzione alla legge del 17 dicembre 1971, n. 1158, relativa alla realizzazione del collegamento viario e ferroviario tra la Sicilia ed il continente.

Ritengo che occorra costituire la società prevista dalla citata legge n. 1158 nel 1971 e, quindi, dar corso allo studio dei problemi relativi alla realizzazione del predetto collegamento viario e ferroviario sullo Stretto di Messina, previsto dalla legge del 28 marzo 1968, n. 384, utilizzando anche gli stanziamenti a tale scopo previsti dalla legge del 25 ottobre 1968, n. 1089. In tal senso, onorevole Ministro, ho presentato un ordine del giorno che questo mio breve intervento mi esime dall'illustrare successivamente.

Desidererei, infine, invitare il Governo a voler confermare anche in questa sede l'impegno assunto alla Camera di rispettare la legge 29 marzo 1956, n. 277, per ciò che riguarda le forniture e le lavorazioni delle pubbliche amministrazioni.

Onorevole Presidente, prima di chiudere desidererei esprimere il parere della Commissione sugli ordini del giorno che sono stati presentati. Sull'ordine del giorno n. 6, del senatore Sammartino ed altri, il parere è favorevole. Sono contrario all'ordine del giorno n. 8 che, fissando una data precisa, non credo possa essere accettato. Sono evidentemente favorevole all'ordine del giorno n. 1 da me presentato. Credo che l'ordine del giorno n. 4 possa essere accettato dal Governo come raccomandazione, trattandosi di problemi di natura particolare, e lo stesso dicasi per il n. 5 e il n. 10. Sono favorevole all'ordine del giorno n. 7, a firma Spagnolli, Morlino ed altri, relativo al traforo ferroviario dello Spluga e alla linea del Brennero, e ovviamente all'ordine del giorno n. 9. Sono favorevole anche all'ordine del giorno n. 12 e agli ordini del giorno 11 e 13 che trattano la stessa materia e che affrontano un argomento importante che è stato illustrato poc'anzi anche dal collega Sica. Sono contrario all'ordine del giorno n. 2 che tende a modificare l'impegno che il Governo ha assunto alla Camera dei deputati. Infatti alla Camera il Governo ha assunto l'impegno di ripartire i 267 miliardi nel modo previsto dal successivo ordine del giorno n. 3 che noi, come Commissione, abbiamo ripresentato affinchè il Governo riconfermi l'impegno medesimo.

Onorevole Presidente, desidero nuovamente ringraziare tutti i colleghi che sono intervenuti nel dibattito e che mi hanno dato la possibilità di portare un ulteriore modestissimo contributo al dibattito stesso e invito i colleghi del Senato a voler concludere questa brevissima fatica confortando il disegno di legge con il loro voto favorevole.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

BOZZI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Onorevole Presidente, onorevoli senatori, ringrazio sinceramente il Senato dell'attenzione che ha voluto portare a questo problema; ringrazio in modo particolare il relatore per la cospicua relazione scritta e per la concisa e chiara replica che or ora ha fatto e ringrazio quanti sono intervenuti.

Il disegno di legge sui 400 miliardi si pone al centro della politica dei trasporti, dei trasporti ferroviari in particolare, e non poteva non avere delle esplicazioni. Non si è andati al di là del tema: il tema comportava, per una stessa logica, una visione più ampia:

quasi si fosse trattato della discussione sul bilancio dei trasporti. Era naturale che ciò fosse. Ho notato con soddisfazione che non è stata toccata, nel corso degli interventi, quella che potremmo chiamare la politica del personale, che pur è cosa assai importante. I dipendenti delle ferrovie arriveranno fra breve a 226.000 unità. Credo che nessun ammodernamento tecnologico, anche il più avanzato, possa prescindere da un clima di collaborazione umana, che presuppone a sua volta condizioni di vita, di dignità ed anche di indipendenza e di tranquillità. Il fatto che questo tema non sia stato toccato è per me ragione di soddisfazione — dicevo — perchè credo di poter interpretare questo fatto nel senso di un'approvazione della politica condotta in questo settore dal Governo e dal mio Ministero in particolare.

Toccherò temi di carattere generale, correlati a quelli particolari che non chiamerò settoriali, perchè anch'essi hanno un valore sintomatico di una situazione e, quindi, vanno al di là del caso specifico: ne tratteremo in sede di dichiarazione sui diversi ordini del giorno presentati. Credo che sia cosa più vantaggiosa delineare, sia pure rapidamente, una politica dei trasporti nella quale questo programma di 400 miliardi si inserisce. Altrimenti veramente sarebbe esatta la critica che questa mattina è stata fatta da un senatore: che ci faremmo — cioè — guidare da una sorta di spontaneismo, conducendo una politica di « intervento a rattoppi ». Ecco, noi non vogliamo fare degli « interventi a rattoppi », degli interventi frammentari, parziali, ispirati al principio del « giorno per giorno ». Certo, anche questi provvedimenti possono essere urgenti e necessari, ma noi vogliamo fare una politica di programmazione; avremmo l'ambizione di instaurare una nuova politica dei trasporti, nuova perchè imposta da problemi che sono nuovi. Certo, questo disegno di legge sui 400 miliardi non è destinato a risolvere tutti i problemi. È stato giustamente detto che esso è soltanto la proiezione del piano decennale dei 1.500 miliardi e che è quindi destinato a colmare talune lacune che, per varie ragioni, si sono determinate nel corso dell'applicazione di questo piano. È un piano-ponte che si salda con il piano poliennale dell'ordine di 4.000 miliardi, che è all'esame del CIPE; ed io mi auguro che il CIPE potrà approvarlo fra pochi giorni sicchè il disegno di legge possa essere al più presto presentato al Parlamento.

A questo riguardo dico che non sono in grado di assumere impegni temporali precisi; non per una volontà dilatoria ma, consentitemi di dirlo, per una prova di serietà. Se io assumessi l'impegno di una data firmerei una cambiale senza avere la certezza di poter tenere onore a questa firma. Quel che posso dire al Senato è che assumo l'impegno di fare tutto il possibile perchè il piano dell'ordine di 4.000 miliardi possa essere al più presto portato all'esame e al voto del Parlamento.

Dicevo che, oggi, non possiamo concepire una politica dei trasporti in termini settoriali. Non so se una politica di tal tipo ci sia mai stata. Non faccio polemiche con il passato; forse le situazioni erano diverse ed occorreva una politica diversa. Ma oggi una cosa è certa: che noi dobbiamo avere una visione globale e, preferirei dire, integrata tra i diversi modi dei trasporti. Non si possono concepire una politica ferroviaria, una politica dell'aviazione civile, una della motorizzazione chiuse in se stesse. Senza dubbio, c'è stato un momento in cui si è verificata una sopravvalutazione della gomma sulla rotaia. Ed è stato certamente un errore del quale oggi paghiamo il fio. Perchè oggi c'è una riscoperta — come da molti settori è stato detto — del mezzo ferroviario e quindi, di fronte a questa crescente domanda (abbiamo poco meno di un milione di viaggiatori al giorno), non c'è una risposta adeguata da parte dell'azienda ferroviaria. Occorre, dunque, una politica integrata, che veda i diversi modi di relazione in un contesto complementare, senza una concorrenza che non avrebbe nessuna logica, trattandosi di una prestazione che l'amministrazione dello Stato deve fare nel migliore dei modi (e al costo minore) secondo i bisogni del cittadino, secondo i bisogni economici del paese.

Per fare questo occorre una unitarietà di visione, occorre una volontà politica, occorre innanzitutto la coscienza della necessità di un tal tipo di impostazione e occorrono anche mezzi adeguati. E sappiamo anche che

i mezzi adeguati (non mi riferisco a quelli finanziari, ma a quelli strumentali burocratico-amministrativi) mancano in Italia. Anzi in un certo senso in Italia vi è una struttura burocratico-amministrativa che agisce in senso contrario alla necessità di condurre questa politica unitaria dei trasporti.

Abbiamo la marina mercantile che dipende da un Ministero a sè, e voi sapete quanto forte sia l'incrostazione in certi settori. Abbiamo un Ministero dei lavori pubblici che ha una larga competenza — attraverso l'ANAS — sulle strade. Quindi, se non si crea un coordinamento, questa politica unitaria dei trasporti, questa politica integrata, globale, corre il rischio di diventare un *flatus vocis*, una nobile aspirazione senza la possibilità di una concreta realizzazione.

È per ciò che è intendimento del mio Ministero di creare (gli studi in tal senso sono già avviati, riprendendo un vecchio disegno, ma modificandolo) un organo unitario, il comitato interministeriale dei trasporti. Uso questa espressione, « comitato interministeriale », non l'altra che, per lungo tempo, è stata adoperata: consiglio superiore dei trasporti, non per diversificare, l'etichetta, ma per conseguire una diversità di contenuti, di operatività e (mi auguro) anche di efficienza.

Quindi, questa visione globale richiede una volontà politica cosciente dell'esigenza di tale impostazione e strumenti amministrativi, operativi atti a realizzare il coordinamento.

Sono state avanzate richieste di cose varie. Senatore Crollalanza, la politica del Sud la sentiamo profondamente. Non ho ritegno a dire che anche nella politica dei trasporti, e più particolarmente nella politica ferroviaria, esiste nei confronti del Sud una differenziazione negativa — qualitativa e quantitativa — rispetto al resto della rete ferroviaria. Ebbene, essa va eliminata; e in tale direzione si va muovendo il Governo.

Vi sono state le richieste più varie, da quelle particolari che hanno trovato in diversi senatori dei validi paladini (e non per ragioni di collegio, ma proprio per la prospettazione di esigenze reali che poc'anzi dicevo di valore sintomatico, emblematico) a quelle relative alle esigenze che or ora abbiamo sentito, attraverso la parola del senatore Morlino, connesse ai valichi alpini. La verità è che c'è un'arretratezza enorme. Se avessimo il tempo di valutare una per una le esigenze qui prospettate e difese, dovremmo dire che ciascuna di esse ha la sua validità. Ma intanto i mezzi finanziari e i tempi tecnici di realizzazione sono quelli che sono.

Non si premono bottoni per creare strade ferrate. Giustamente, questa mattina il senatore Nencioni poneva l'attenzione sulla capacità di produzione delle nostre industrie. Non dobbiamo fare soltanto una legge di finanziamento, non dobbiamo soltanto mettere a disposizione del Governo un certo numero di centinaia di migliaia di miliardi, ma queste centinaia o migliaia di miliardi devono essere espressione concreta di una volontà al servizio di un piano programmatico preciso. Ed occorre anche che abbiano poi la capacità di tradurre in binari, in locomotori, in carri merci questa volontà politica e questi finanziamenti. Quindi, il compito è assai vasto.

Come dicevo, ci troviamo di fronte ad una realtà diversa da quella del passato, non perchè siano state create le regioni. Non è già che le istituzioni creino problemi economico-sociali. Certo, possono agevolarne la crescita: ma le regioni hanno determinato l'esistenza, come dire, di un interlocutore istituzionale con il Governo. Oggi i trasporti — e mi soffermo in modo particolare su quello ferroviario, che resta pur sempre come è stato detto, l'asse portante — si muovono tra due poli: il polo regionale, direi meglio il polo comprensoriale, che può essere più vasto o meno vasto della regione, intesa questa come istituzione pubblica, e il polo internazionale. Nel sistema dei trasporti, visto nel suo contesto integrato globale, c'è l'esigenza di soddisfacimento di questi assetti urbanistici di queste zone metropolitane che sono la realtà di oggi: esistevano anche ieri, ma oggi hanno acquistato una rilevanza maggiore perchè, ripeto, hanno trovato un interlocutore istituzionale nelle regioni, un interlocutore che ieri non c'era, sicchè era lo Stato a doversene far carico da solo, senza la possibilità di un dialogo con

un altro soggetto interessato e portatore di questi interessi.

Il problema dei pendolari, che è uno dei problemi più vivi e dall'amministrazione maggiormente sentiti, essendo economico, umano e sociale, va visto nell'assetto urbanistico, nell'assetto metropolitano. Non si può più concepire la ferrovia Roma-Milano come il mezzo per trasportare e per scaricare soltanto centinaia o migliaia di viaggiatori da una stazione all'altra, ma ci si deve preoccupare della vita che pulsa al di là di queste stazioni, delle dislocazioni industriali, delle dislocazioni commerciali, del sistema metropolitano — che mi auguro possa esserci anche a Napoli — e vedere come la ferrovia possa essere collegata con tutta questa realtà vivente della società moderna. Nello stesso tempo, naturalmente, non si può dimenticare che la ferrovia è il mezzo per il trasporto a grandi distanze, che noi siamo collegati con il mondo e che quindi vi è l'esigenza di una politica dei valichi. Non possiamo concepire la politica ferroviaria come una somma di vari addendi, ognuno dei quali sia costituito da una politica regionale. Sarebbe una stortura, sarebbe una visione frazionistica di un fenomeno che, viceversa, deve avere in sè una unitarietà e un'anima globale. Dobbiamo, dunque, tener conto di questa realtà.

Ecco la difficoltà del fenomeno, ecco la difficoltà della programmazione. Noi contiamo molto sulla collaborazione del Parlamento. Per iniziativa del Governo — cosa che non era mai stata fatta in passato — alla Camera è stato inserito all'articolo 3 un comma, sul quale mi permetto di richiamare l'attenzione del Senato. Fui proprio io a fare alla Camera questa proposta. Questo comma stabilisce che il programma e gli eventuali piani parziali sono comunicati al Parlamento e alle regioni interessate prima dell'emanazione dei decreti di costruzione. Quindi, le critiche che questa mattina qualche collega muoveva in ordine alla estraneità del Parlamento al processo di formazione del programma non sono esatte. Il Parlamento, infatti, tracciate le linee indicate nell'articolo 2, ha la possibilità di intervenire, attraverso le iniziative consentite dal Regolamento, ha la possibilità di un controllo continuo sulla traduzione in atto di quelle linee che per i 400 miliardi sono tracciate nell'articolo 2 di questa legge.

Quindi, onorevoli senatori, c'è un grosso lavoro da fare nel settore dei trasporti e posso dire che il Governo è impegnato molto seriamente. Questi 400 miliardi non sono una somma rilevante, tuttavia sono già qualcosa per le ferrovie, per le industrie, per la occupazione. I 4.000 miliardi sono qualche cosa moltiplicata per 10, se possiamo così quantificare il fenomeno. Il Governo è impegnato anche alla realizzazione di questo piano: tra poco ne discuteremo con maggiore ampiezza. I 220 miliardi che fanno parte di un disegno di legge già presentato alla Camera per interventi negli aeroporti sono un'altra manifestazione concreta della volontà del Governo di affrontare e risolvere — naturalmente con tutte le difficoltà che la situazione presenta e facendo conti con i tempi tecnici necessari — il problema dei trasporti nel nostro paese, elemento condizionante dell'economia nazionale.

Tutto rotea attorno ad un certo tipo di politica in questo campo ed una politica sbagliata può avere un'incidenza negativa.

Quindi, onorevoli senatori che questa mattina vi siete con tanta passione interessati ai problemi del Mezzogiorno, voglio dirvi che questi problemi sono tenuti in doverosa considerazione. Non è questa un'espressione retorica e protocollare; essa è la manifestazione di una volontà che mi auguro possa tradursi in cose concrete.

Questa mattina il senatore Nencioni ha tracciato un quadro estremamente critico delle nostre ferrovie. Io non ne voglio fare l'elogio di ufficio. Siamo tutti ministri *pro tempore*, per quanto mi sia molto innamorato di questo mestiere del ferroviere, come un collega di parte socialista ha rilevato. Vorrei dire però che la situazione non è così critica come la si dipinge da qualche parte. Di ogni fenomeno occorre valutare la manifestazione media, non considerandone, cioè, la punta migliore nè la punta peggiore. Infatti, in una visione di media le nostre ferrovie — anche in una graduatoria internazionale — occupano un posto di rilievo. Non

voglio fare l'esaltazione dei prodotti nazionali, ma non intendo nemmeno accettarne la denigrazione.

Ho qui molti dati tecnici che vengono dall'*Union Internationale des Chemins de Fer*. Ebbene, per quello che riguarda la sicurezza del traffico, che non è certo elemento di scarso rilievo, le cifre sono indicative. Infatti nel campo degli incidenti, con un calcolo effettuato in parametri uguali per milione-chilometri, vediamo che l'Italia ha 0,47, la Francia 1,03, la Germania 1,91 e la Svezia, che pure questa mattina è stata citata, il 12. Avremo forse qualche vettura un po' più scadente o addirittura fatiscente, come è stato detto, però almeno per quanto riguarda la sicurezza del traffico abbiamo la posizione migliore fra questi quattro paesi, il che è abbastanza confortante. Nel settore dell'elettrificazione, calcolata in percentuale rispetto al totale delle linee, vediamo che l'Italia ha il 49,5 per cento, la Francia il 26 per cento, la Germania il 31 per cento e la Svezia il 61 per cento di linee elettrificate.

Qualcosa, dunque, si è fatto. Ripeto che ci sono tempi tecnici difficilissimi. Non si premono bottoni per creare macchine o macchinisti. Inoltre, questo è un campo in cui la tecnica si muove con una rapidità talvolta travolgente, sicchè risulta difficile tenere il passo.

Quindi, onorevoli senatori, concludendo questo mio intervento e salvo questioni per le quali ho pregato il mio collega Sottosegretario di dare con particolare attenzione le risposte necessarie, assicuro la volontà del Governo di seguire con la massima attenzione questa politica dei trasporti e assicuro anche il Senato, come ho già fatto alla Camera, che il Governo conta sulla collaborazione dialettica e critica, anche la più spinta, del Parlamento e anche delle regioni.

Il piano che oggi voi esaminate non è nato nel chiuso dell'azienda ferroviaria, la cui volontà può anche essere distorta dalla burocrazia. Esso è stato invece elaborato con la più attiva collaborazione delle organizzazioni sindacali. A questo proposito, voglio dire che le organizzazioni sindacali dei ferrovieri — parlo di queste perchè sono le uniche che conosco bene — hanno una considerevole competenza in materia; le loro rivendicazioni si accompagnano sempre ad un indirizzo di potenziamento ed ammodernamento dell'azienda.

Ebbene, le organizzazioni sindacali dei ferrovieri hanno studiato queste previsioni compartimento per compartimento. Potranno anche essere discutibili, ed è giusto che il Parlamento le corregga e le modifichi: deve, però, correggerle e modificarle considerando che hanno già superato il ponderato vaglio, oltrechè di organizzazioni sindacali qualificate e responsabili, anche del consiglio di amministrazione delle Ferrovie, organismo assai serio, costituito da tecnici e amministratori di prim'ordine.

Quindi, onorevoli senatori, nel rinnovare il ringraziamento per l'attenzione che avete posto al problema del trasporto ferroviario e del trasporto in genere, rinnovo anche l'impegno del Governo di condurre una politica dei trasporti che possa veramente tenere alto il decoro e il prestigio del nostro paese.

P R E S I D E N T E . Invito il Governo ad esprimere il parere sui vari ordini del giorno.

G I G L I A , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Signor Presidente, risponderò agli ordini del giorno raggruppandoli per materia cominciando da quello che è il più impegnativo, cioè dall'ordine del giorno della Commissione, che porta il numero 3. Esso è stato presentato dalla Commissione ed è nello stesso testo che il Governo ha accettato alla Camera. Di fatto è un ordine del giorno che impegna il Governo ad utilizzare i 267 miliardi per impianti fissi secondo alcune particolari distribuzioni, cioè 40 miliardi per i pendolari; 42 miliardi per il trasporto merci; 95 miliardi per impianti nel Mezzogiorno; 40 miliardi per la direttissima Roma-Firenze; 50 miliardi per opere urgenti, riservando comunque una somma non inferiore ai 130 miliardi per l'ammodernamento e il potenziamento delle linee e degli impianti dell'Italia meridionale e insulare.

È evidente che da questo ne consegue che il Governo è contrario all'ordine del giorno

n. 2 presentato dai senatori Maderchi, Mingozzi ed altri ed anche all'emendamento all'articolo 2, quando propone di sopprimere le parole « al quadruplicamento della Roma-Firenze ». Desidero rivolgere un invito ai senatori Mingozzi, Maderchi ed altri di ritirare l'ordine del giorno anche perchè quello presentato dalla Commissione è stato frutto di lunghe ed elaborate discussioni alla Camera ed è il risultato di un processo di grande favore nei confronti di una distribuzione più adeguata verso le linee del Mezzogiorno d'Italia. Non si può evidentemente toccare del tutto la cifra dei 40 miliardi della direttissima Roma-Firenze che invece l'ordine del giorno Mingozzi vorrebbe sopprimere, perchè di fatto si vanificherebbero le opere fin qui fatte e che, posso annunciare qui al Parlamento, consentiranno di poter aprire il tratto Roma-Chiusi entro il 1974.

Vorrei anche pregare di ritirarlo proprio per dare maggiore forza all'impegno che il Parlamento ha confermato circa questa distribuzione.

Per quanto riguarda gli altri due ordini del giorno, cioè gli ordini del giorno nn. 6 e 8, che sostanzialmente riflettono l'impegno del Governo a presentare il disegno di legge relativo ai 4.000 miliardi, il Governo evidentemente accetta il primo e vorrebbe invitare i senatori Avezzano Comes e Viglianesi a non legare l'impegno al prossimo mese di aprile non perchè il Governo non voglia fare di tutto per accelerare i tempi, ma perchè con l'approvazione del CIPE e del Consiglio dei ministri verrà introdotta una metodologia concordata con le organizzazioni sindacali per l'esame e la preparazione del piano di 4.000 miliardi sia in sede centrale che in sede compartimentale che nell'accordo con le regioni. Quindi questo termine può apparire ravvicinato, mentre non c'è dubbio che nella sostanza il Governo è impegnato ad accelerare la presentazione di questo disegno di legge.

Per quanto concerne l'ordine del giorno n. 1, del senatore Santalco, anche se non è di competenza del Ministero dei trasporti, debbo dire che non v'è dubbio che il Governo è obbligato all'attuazione della legge numero 1158 per quanto riguarda la realizzazione del collegamento sullo Stretto di Messina. Al Ministero dei trasporti, che conferma la disponibilità alla partecipazione dell'azienda ferroviaria alla istituenda società, sono state rivolte vive sollecitazioni per dar vita nel modo più rapido possibile alla società prevista dalla legge stessa.

Circa l'ordine del giorno 4, dei senatori Ricci e Tanga, relativo all'ammodernamento della linea Foggia-Caserta, debbo dire che questo piano è tra quelli previsti dall'Azienda delle ferrovie dello Stato. E in questo senso desidero assicurare i presentatori dell'ordine del giorno.

La stessa cosa posso dire al senatore Alessandrini per quanto riguarda l'ordine del giorno da lui presentato. Il Governo infatti lo accetta come raccomandazione.

Vi sono poi l'ordine del giorno dei senatori Lepre, Avezzano Comes e Viglianesi, relativo alla ferrovia Pontebbana e l'ordine del giorno dei senatori Spagnolli, Morlino ed altri, per quanto riguarda il Brennero e lo Spluga. Non vi è dubbio che su questi problemi il Ministero e l'azienda delle ferrovie sono particolarmente impegnati. Per quanto riguarda la ferrovia Pontebbana, recentemente a Trieste si è svolto un convegno e si sono stabiliti studi, progettazioni e impegni nel prossimo piano poliennale perchè questo problema possa essere risolto. E ciò va fatto anche alla luce di quanto il senatore Lepre poco fa ha ricordato, che indubbiamente interessa l'economia del nostro paese.

Il Governo accetta l'ordine del giorno presentato dal senatore Spagnolli per progettare, salvo il ricorso ai finanziamenti internazionali, le opere sia per il Brennero che per lo Spluga.

Per quanto attiene l'ordine del giorno 9, del senatore Santalco, relativo al raddoppio della Messina-Catania, l'Azienda delle ferrovie è interessata ad un'operazione quanto più sollecita possibile. Per quanto concerne in particolare lo spostamento a monte della linea Letojanni-Santa Teresa Riva, questa progettazione esecutiva è stata già fatta. Nell'attuale piano è inserita una parte delle somme necessarie, ma nel piano poliennale sa-

rà certamente incluso il completamento della Messina-Catania.

Per quanto riguarda invece il tratto Messina-Fiumetorto, si è già dato avvio alla progettazione del primo tratto Villafranca-Barcellona.

Per quanto attiene l'ordine del giorno dei senatori Albertini e Cipellini non posso che confermare che le richieste presentate dall'amministrazione locale di Domodossola per un ampliamento dell'originario progetto dello scalo ferroviario a ridosso del Sempione sono in questo momento allo studio dell'Azienda ferroviaria con il massimo di predisposizione favorevole.

Per ultimo restano i due ordini del giorno che riguardano la metropolitana di Napoli, a questo riguardo non v'è dubbio che la legge che di fatto ha passato, con l'attuazione del decreto delegato n. 5, i poteri alle regioni per quanto concerne il Ministero dei trasporti, è una legge attuale.

Il senatore Basadonna e gli altri senatori sanno che questo è un problema attuale che si presenta anche per altre situazioni ed il Ministero dei trasporti ha una sua predisposizione favorevole a risolvere il problema solo che, evidentemente, la predisposizione favorevole che ha in questo momento deve trovare sbocco in contatti e rapporti con le regioni interessate.

Per tornare ai senatori Ricci e Tanga per quanto riguarda la linea Benevento-Cancello, di cui mi sono interessato recentemente per risolvere talune questioni di carattere sindacale, desidero confermare che in atto sono stati presentati dei piani di ammodernamento di questa azienda al Ministero dei trasporti; ma tutto ciò è inserito in quello che sarà il piano poliennale nelle valutazioni del trasferimento eventuale che dovrà essere fatto delle linee secondarie all'Azienda delle ferrovie dello Stato o di parte delle linee ferroviarie alle regioni. È tutta materia attorno alla quale nel piano poliennale, anche per un più vasto dibattito che si è già iniziato nell'altro ramo del Parlamento, dovremo discutere se vogliamo attorno a queste ferrovie secondarie e attorno alle ferrovie in concessione trovare un certo sbocco ed una loro utilizzazione in termini di migliore servizio.

S I C A . Mi scusi, ma non ho ben capito se lei accetta gli ordini del giorno relativi alla metropolitana di Napoli.

G I G L I A , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Li accetto; il Governo ha una predisposizione favorevole; non posso, evidentemente, oggi, non dire che i termini sono scaduti e che, pertanto, è necessario riprendere l'*iter*.

P R E S I D E N T E . Senatore Sammartino, insiste per la votazione dell'ordine del giorno n. 6?

S A M M A R T I N O . Non insisto per la votazione.

P R E S I D E N T E . Senatore Avezzano Comes, insiste per la votazione dell'ordine del giorno n. 8?

A V E Z Z A N O C O M E S . Signor Presidente, tenuto conto di quanto dichiarato dal Governo, propongo di sostituire nell'ultimo capoverso dell'ordine del giorno numero 8 le parole: « entro e non oltre il prossimo mese di aprile tale piano » con le altre: « tale piano entro il più breve tempo possibile, compatibilmente con le previste intese con le regioni e con i risultati delle consultazioni con i sindacati ».

B O Z Z I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Con questa modifica accetto l'ordine del giorno.

S A N T A L C O , *relatore.* La Commissione è d'accordo.

P R E S I D E N T E . Senatore Avezzano Comes, insiste allora per la votazione dell'ordine del giorno n. 8?

A V E Z Z A N O C O M E S . Non insisto.

P R E S I D E N T E . Senatore Santalco, insiste per la votazione dell'ordine del giorno n. 1?

S A N T A L C O , *relatore.* Non insisto per la votazione.

P R E S I D E N T E . Senatore Ricci, insiste per la votazione dell'ordine del giorno n. 4?

R I C C I . Non insisto.

P R E S I D E N T E . Senatore Alessandrini insiste per la votazione dell'ordine del giorno n. 5?

A L E S S A N D R I N I . Non insisto.

P R E S I D E N T E . Senatore Lepre, insiste per la votazione dell'ordine del giorno n. 10?

L E P R E . Non insisto.

P R E S I D E N T E . Chiedo ai presentatori se insistono per la votazione dell'ordine del giorno n. 7.

D A L F A L C O . Sì, signor Presidente.

P R E S I D E N T E . Si dia allora lettura dell'ordine del giorno n. 7 presentato dal senatore Spagnolli e da altri senatori.

P I N T O , *Segretario*:

Il Senato,

considerata la sempre più intensa mobilità delle persone e la ininterrotta espansione dei movimenti di merci fra l'Italia ed i Paesi separati dalla catena alpina, conseguenza e premessa essenziale anche alla progressiva integrazione delle economie nazionali nell'auspicata Europa unita;

considerata la conseguente insostituibile funzione dei collegamenti ferroviari transalpini, lo stato dei quali proietta in prospettiva una decisiva influenza sull'orientamento dei traffici e degli scambi internazionali e la evidente necessità di valersi delle nuove risorse tecniche disponibili sia per adeguare l'antico valico del Brennero alle nuove esigenze di velocità, capacità ed economicità di esercizio, sia per aprire od ammodernare altri collegamenti nelle Alpi centrali ed orientali, onde ridurre l'isolamento fisico creato all'Italia dalla catena alpina;

considerato che l'erogazione delle spese, pure ingenti, per l'esecuzione delle dette opere ferroviarie sarà necessariamente graduale, che, trattandosi di investimenti produttivi, il fabbisogno finanziario potrebbe anche essere reperito sul mercato europeo, con accollo al bilancio dell'Amministrazione delle quote di ammortamento ed interessi e col beneficio per il bilancio stesso dei minori costi di esercizio e manutenzione, del miglior uso del materiale rotabile e del maggior gettito degli intensificati ed accelerati traffici;

impegna il Governo a prendere concrete iniziative:

a) per sollecitare lo sviluppo degli studi naturalistici, tecnici e finanziari, nonchè della progettazione esecutiva delle opere necessarie per il rinnovamento della linea Bolzano-Innsbruck e quelli per i collegamenti di Tarvisio e dello Spluga, secondo i progetti di massima già elaborati, collocando le relative spese nel programma straordinario di interventi di cui ai disegni di legge già in esame;

b) ad iniziare le trattative con la Repubblica austriaca, con la R. F. Germanica e con la Confederazione Svizzera per la realizzazione — con finanziamento internazionale — dei collegamenti ferroviari transalpini, da attuarsi tenendo anche conto dei possibili sviluppi tecnologici futuri.

7. SPAGNOLLI, MORLINO, NOÈ, CATELLANI, LIMONI, ALESSANDRINI, DAL FALCO, BERLANDA, BRUGGER, MARCORA

P R E S I D E N T E . Metto ai voti quest'ordine del giorno, accettato dalla Commissione e dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Senatore Santalco, insiste per la votazione dell'ordine del giorno n. 9?

S A N T A L C O , *relatore.* Non insisto.

P R E S I D E N T E . Senatore Albertini, insiste per la votazione dell'ordine del giorno n. 12?

A L B E R T I N I . Non insistiamo.

P R E S I D E N T E . Senatore Basadonna, insiste per la votazione dell'ordine del giorno n. 11?

B A S A D O N N A . No, signor Presidente.

P R E S I D E N T E . Senatore Sica, insiste per la votazione dell'ordine del giorno n. 13?

S I C A . Non insisto.

P R E S I D E N T E . Avverto che gli ordini del giorno nn. 2 e 3 saranno messi ai voti insieme con l'emendamento 2. 1, presentato dal senatore Mingozzi e da altri senatori, per affinità di materia.

Passiamo ora all'esame degli articoli. Se ne dia lettura.

P I N T O , *Segretario*:

Art. 1.

In attesa dell'approvazione del secondo programma economico nazionale nel quale sarà inquadrato il programma pluriennale delle ferrovie, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a dare esecuzione ad un piano di opere per l'ammodernamento e il potenziamento dei mezzi di esercizio, delle linee e degli impianti della rete per l'importo di lire 400 miliardi, di cui 267 miliardi per gli impianti fissi e 133 miliardi per il parco del materiale rotabile.

(*È approvato*).

Art. 2.

L'importo indicato all'articolo 1 sarà destinato:

alla realizzazione di impianti e mezzi di esercizio interessanti i servizi per pendolari e i servizi merci;

alla costruzione di opere, impianti e mezzi di esercizio per il completamento della seconda fase del piano decennale di cui alle leggi 27 aprile 1962, n. 211, 6 agosto 1967, n. 688, 28 marzo 1968, n. 374 e 25 ottobre 1968, n. 1089;

all'attuazione di progetti relativi ad impianti specifici del Mezzogiorno;

al quadruplicamento della Roma-Firenze;

al potenziamento dei mezzi di trazione e del parco e all'ammodernamento e potenziamento degli impianti fissi della rete;

all'ammodernamento e al miglioramento ambientale dei posti di lavoro;

al potenziamento delle linee di collegamento della rete ferroviaria italiana con le confinanti reti ferroviarie europee, nonché delle linee al servizio dei maggiori porti.

P R E S I D E N T E . Su questo articolo è stato presentato un emendamento da parte del senatore Mingozzi e di altri senatori. Se ne dia lettura.

P I N T O , *Segretario*:

Al primo comma, sopprimere le seguenti parole: « al quadruplicamento della Roma-Firenze ».

2. 1 MINGOZZI, MADERCHI, CAVALLI, CEBRELLI, PISCITELLO, SEMA

M I N G O Z Z I . Signor Presidente, consideriamo questo emendamento già illustrato.

P R E S I D E N T E . Ricordo che su quest'emendamento sia la Commissione che il Governo hanno già espresso parere contrario. Metto quindi ai voti l'emendamento 2. 1. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

Non è approvato.

Passiamo ora, come annunciato in precedenza, agli ordini del giorno che si collegano a questo emendamento, cioè gli ordini del giorno n. 2, del senatore Mingozzi e di altri senatori, e n. 3 della Commissione.

Senatore Mingozzi, insiste per la votazione dell'ordine del giorno n. 2?

MINGOZZI. Insisto.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno n. 2 del senatore Mingozzi e di altri senatori.

PINTO, *Segretario*:

Il Senato,

in sede di discussione del disegno di legge n. 700, concernente il finanziamento di un programma straordinario di interventi per l'ammodernamento e il potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato,

impegna il Governo a impiegare i 267 miliardi per gli impianti fissi di cui all'articolo 1 del disegno di legge nel modo seguente:

60 miliardi per quanto attiene ai pendolari;

42 miliardi per trasporto merci;

115 miliardi per impianti nel Mezzogiorno;

50 miliardi per opere urgenti e di rilievo in tutta Italia;

destinando in termini globali una somma non inferiore a 150 miliardi per l'ammodernamento e il potenziamento delle linee e degli impianti dell'Italia meridionale ed insulare.

2. MINGOZZI, MADERCHI, CAVALLI, CEBRELLI, PISCITELLO, SEMA

PRESIDENTE. Metto ai voti quest'ordine del giorno, non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

Non è approvato.

Passiamo all'ordine del giorno n. 3. La Commissione insiste per la votazione?

SANTALCO, *relatore*. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno presentato dalla Commissione.

PINTO, *Segretario*:

Il Senato,

in sede di discussione del disegno di legge n. 700, concernente il finanziamento di un programma straordinario di interventi per l'ammodernamento e il potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato, per l'importo di 400 miliardi di lire,

impegna il Governo ad impiegare i 267 miliardi per gli impianti fissi di cui all'articolo 1 del disegno di legge nel modo seguente: 40 miliardi per quanto attiene ai pendolari; 42 miliardi per trasporto merci; 95 miliardi per impianti nel Mezzogiorno; 40 miliardi per la direttissima Roma-Firenze; 50 miliardi per opere urgenti e di rilievo in tutta Italia, riservando comunque una somma non inferiore ai 130 miliardi di lire per l'ammodernamento ed il potenziamento delle linee e degli impianti dell'Italia meridionale ed insulare.

3. LA COMMISSIONE

PRESIDENTE. Metto ai voti quest'ordine del giorno, accettato dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 2. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Passiamo all'articolo 3. Se ne dia lettura.

PINTO, *Segretario*:

Art. 3.

Il programma di costruzioni e di opere di cui all'articolo 1 sarà approvato con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile di concerto con i Ministri del bilancio e programmazione economica e del tesoro, previo parere del consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Esso può essere articolato in piani parziali redatti distintamente per i due settori di interventi di cui all'articolo 1 e da approvarsi con separati decreti.

Il programma e gli eventuali piani parziali sono comunicati al Parlamento e alle regioni interessate, prima dell'emanazione dei relativi decreti.

Le eventuali variazioni al programma saranno approvate nelle stesse forme.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile darà comunicazione ogni anno, in allegato al bilancio di previsione dell'Azienda ferroviaria, dello stato di attuazione del piano al 31 dicembre dell'anno precedente quello di presentazione di detto bilancio.

P R E S I D E N T E . Su quest'articolo è stato presentato un emendamento da parte dei senatori Avezzano Comes e Viglianesi. Se ne dia lettura.

P I N T O , *Segretario*:

Sostituire l'articolo con il seguente:

« L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato invita le Regioni a far pervenire entro sessanta giorni dalla richiesta le indicazioni circa le proprie esigenze territoriali in materia di trasporti ferroviari, con particolare riguardo a quelle aventi carattere prioritario, anche in relazione agli obiettivi dei rispettivi piani di sviluppo economico e di quelli urbanistici.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato predispone, quindi, il programma di costruzioni e di opere previsto dal precedente articolo 1, che può essere anche articolato in piani parziali, redatti distintamente per i due settori di interventi di cui all'articolo 1. Tale programma, nonchè gli eventuali piani parziali sono comunicati al Parlamento e alle Regioni interessate e, successivamente, al CIPE, che ne verifica la coerenza con gli obiettivi della programmazione nazionale e provvede alla sua approvazione.

Le eventuali variazioni al programma sono approvate nelle stesse forme.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile dà comunicazione ogni anno, in allegato al bilancio di previsione dell'Azienda ferroviaria, dello stato di attuazione del piano al 31 dicembre dell'anno precedente quello di presentazione del detto bilancio ».

3. 1 AVEZZANO COMES, VIGLIANESI

A V E Z Z A N O C O M E S . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

A V E Z Z A N O C O M E S . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, l'autorizzazione all'Azienda delle ferrovie dello Stato di elaborare un piano di opere e di interventi in attesa dell'approvazione del secondo programma economico, attribuisce all'amministrazione stessa un potere di programmazione e di interventi propri senza sufficienti garanzie di osservanza delle linee di indirizzo risultanti dalla programmazione nazionale.

Il nostro paese è pieno di strumenti di intervento pubblico nati in prospettive di precarietà o di provvisorietà che hanno finito per durare anni ed anni e per essere magari poi sostituiti da altri strumenti di intervento ugualmente provvisori. Ma indipendentemente da ciò crediamo con assoluta convinzione che uno strumento di intervento pubblico a carattere infrastrutturale quale quello previsto dal disegno di legge d'iniziativa governativa, provvisorio o definitivo che sia, non possa e non debba essere lasciato alla valutazione unidirezionale e molto spesso corporativa di un'azienda pubblica che ne è direttamente interessata. Occorre in altri termini che sia garantita fin dalla fase della sua elaborazione la coerenza del programma di intervento infrastrutturale con gli obiettivi della programmazione nazionale da un lato, e con i piani di sviluppo economico e urbanistici regionali dall'altro, essendo queste condizioni essenziali perchè possa realizzarsi un'equilibrata politica di assetto territoriale di cui le infrastrutture ferroviarie rappresentano una componente di fondamentale importanza. Se si trascura il necessario coordinamento tra i due processi di pianificazione, quello territoriale e quello de-

gli interventi infrastrutturali che al primo va senza dubbio condizionato, si rischia di invertire i termini del rapporto tra direttrice di sviluppo economico territoriale e servizi, e di mandare a monte i frutti fecondi di una politica di cui si sta tanto ancora a parlare oggi e non solo da parte socialista: quella della programmazione.

Ora quest'aspetto di fondamentale importanza è quasi totalmente trascurato nella proposta in discussione. Il concerto ivi previsto con i ministri del bilancio e del tesoro nell'emanazione del decreto autorizzativo del piano non costituisce elemento di sufficiente garanzia, dato che l'organo legittimo a decidere in campo economico e programmatorio è e rimane unicamente il CIPE.

Inoltre è da considerare che non è prevista nel processo di formazione del programma alcuna partecipazione delle regioni cui secondo il decreto-legge il programma stesso dovrebbe essere solo comunicato. Cosicchè si verrebbe a verificare l'assurdità che le regioni che costituiscono uno strumento primario di pianificazione territoriale e che dovrebbero avere una funzione promozionale della programmazione infrastrutturale (prima in questa la programmazione dei trasporti) sarebbero invece costretti a seguire un programma di intervento in tale campo e magari a modificare i loro strumenti di pianificazione territoriale per adeguarli a quello.

Ecco, onorevole Ministro, le ragioni che a nostro giudizio impongono la modifica dell'articolo 3.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ad esprimere il parere sull'emendamento in esame.

S A N T A L C O , *relatore*. La Commissione è contraria.

P R E S I D E N T E . Invito il Governo ad esprimere il parere.

G I G L I A , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo è contrario perchè gli argomenti addotti dal senatore Avezzano Comes sono stati già ampiamente esaminati nell'altro ramo del Parlamento, ma con un articolato, quello dell'articolo 3, che concilia contemporaneamente le direttive del CIPE, l'emanazione dei decreti ed il controllo del Parlamento di cui poco fa ha parlato l'onorevole Ministro; mentre qui la verifica ed il ritorno continuo dei decreti al CIPE finirebbe con il paralizzare di fatto l'azienda e con il rendere impossibile ogni attuazione di quelli che sono i piani in base ai quali vogliamo operare.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento 3. 1, presentato dai senatori Avezzano Comes e Viglianesi. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

Non è approvato.

Metto ai voti l'articolo 3. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Passiamo agli articoli successivi. Se ne dia letura.

P I N T O , *Segretario*:

Art. 4.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, per la realizzazione del piano di cui all'articolo 1, è autorizzata ad assumere impegni fino a concorrenza dell'importo indicato nell'articolo stesso, fermo restando che i pagamenti non potranno superare i limiti degli stanziamenti che verranno inscritti nel Titolo II — Spese in conto capitale — del bilancio della stessa Azienda, in ragione di:

lire 110 miliardi nel 1973;
lire 165 miliardi nel 1974;
lire 125 miliardi nel 1975.

(*È approvato*).

Art. 5.

Per la più rapida realizzazione delle opere di cui all'articolo 1, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad avvalersi delle facoltà previste dal decreto-legge

2 agosto 1929, n. 2150, convertito nella legge 22 dicembre 1930, n. 1752, e successive modificazioni, ferme restando le facoltà stabilite dalle leggi, per l'Azienda, in materia di progettazione ed esecuzione delle opere.

Resta anche in facoltà dell'Azienda ferroviaria di affidare a terzi particolari studi e progettazioni che richiedano speciali competenze tecniche e scientifiche. Le relative spese faranno carico agli stanziamenti previsti dalla presente legge.

(*È approvato*).

Art. 6.

I fondi occorrenti al finanziamento della spesa di lire 400 miliardi saranno provveduti con operazioni di credito.

A tale fine l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a contrarre mutui, anche obbligazionari, sia all'interno sia all'estero, e ad emettere direttamente obbligazioni, a mano a mano che se ne presenterà il bisogno, fino a concorrenza di un ricavo netto complessivo pari alla occorrente somma di 400 miliardi. Anche il Consorzio di credito per le opere pubbliche è autorizzato a concedere i mutui suddetti.

I mutui di cui al precedente comma saranno contratti nelle forme, alle condizioni e con le modalità che verranno stabilite con apposite convenzioni da stipularsi tra la Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e gli enti mutuanti, con l'intervento del Ministro del tesoro e da approvarsi con decreto del Ministro stesso.

All'emissione diretta di obbligazioni si applicano le norme di cui agli articoli 2, 3 e 4 della legge 2 maggio 1969, n. 280.

L'articolo 4 della legge 2 maggio 1969, n. 280, si applica anche ai mutui di cui al secondo comma del presente articolo.

Le rate d'ammortamento, per capitale ed interessi, dei mutui e delle obbligazioni saranno iscritte, con distinta imputazione, nei bilanci dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e specificatamente vincolate a favore degli enti mutuanti e degli obbligazionisti.

(*È approvato*).

Art. 7.

Le rate d'ammortamento, in conto capitale, dei mutui da contrarre e delle obbligazioni da emettere in applicazione della presente legge saranno rimborsate dal Ministero del tesoro all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e saranno pertanto iscritte negli stati di previsione della spesa di detto Ministero e, correlativamente, negli stati di previsione dell'entrata dell'Azienda ferroviaria.

(*È approvato*).

Art. 8.

Tutte le operazioni di credito autorizzate dalla presente legge, compresa l'emissione diretta di obbligazioni, nonchè tutti gli atti inerenti e conseguenti sono esenti da ogni imposta e tassa, compresa l'imposta annua di abbonamento di cui all'articolo 1 della legge 27 luglio 1962, n. 1228.

(*È approvato*).

Art. 9.

Agli effetti dell'articolo 7 della legge 6 ottobre 1971, n. 853, è fatto obbligo all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di destinare una somma non inferiore a lire 130 miliardi, dei 267 miliardi previsti dall'articolo 1, all'ammodernamento e potenziamento delle linee e degli impianti dell'Italia meridionale ed insulare.

È fatto obbligo all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di riservare una quota delle forniture e delle lavorazioni occorrenti per le costruzioni e le opere di cui all'articolo 1, pari ad almeno il 40 per cento del relativo ammontare, sulla base dei prezzi risultanti dalle gare e trattative a carattere nazionale, agli stabilimenti industriali dell'Italia meridionale e insulare, che sono obbligati ad acquistare dalle industrie delle stesse regioni i macchinari, gli accessori, i semilavorati ed i finimenti occorrenti per l'espletamento delle commesse acquisite.

(*È approvato*).

Art. 10.

È fatto obbligo all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di realizzare una adeguata programmazione poliennale delle commesse secondo criteri di omogeneità e di consistenza tali da consentire una efficace razionalizzazione della produzione ed un aumento della capacità produttiva degli stabilimenti industriali interessati.

(*È approvato*).

Art. 11.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle variazioni di bilancio occorrenti per l'attuazione della presente legge.

(*È approvato*).

PRESIDENTE. Passiamo ora alla votazione del disegno di legge nel suo complesso.

È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Maderchi. Ne ha facoltà.

MADERCHI. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, prima di giungere al voto devo rendere la dichiarazione del Partito comunista su questo programma straordinario per l'ammodernamento e il potenziamento della rete ferroviaria, ricordando che il sistema ferroviario italiano, in conseguenza del mancato tempestivo adeguamento, presenta tali notevoli sintomi di insufficienza, nonostante l'intervento del piano decennale realizzato soltanto per due terzi, da rappresentare un sistema inadeguato ed insufficiente per le esigenze del nostro paese.

Le cause fondamentali di questa situazione di inadeguatezza sono da ricercarsi, come le stesse ferrovie denunciano, nella limitatezza degli stanziamenti, nella discontinuità del flusso dei finanziamenti, nella distorsione delle strutture degli investimenti compiuti che ha favorito essenzialmente il sistema autostradale a danno della viabilità ordinaria e ferroviaria, nella sottovalutazione dell'urgenza e complessità dei problemi inerenti ai trasporti nell'ambito degli agglomerati metropolitani, nella sottovalutazione dei problemi delle zone meridionali, al punto che questa sera l'onorevole ministro Bozzi con grande garbo, parlando della politica dei trasporti dei suoi predecessori, ha potuto parlarne per non giudicarla e ha potuto affermare di voler essere lui il programmatore di questo settore, che è stato così a lungo e gravemente trascurato.

Ci troviamo comunque in una situazione grave, con una rete ferroviaria di 16.000 chilometri di linee che nelle sue strutture fondamentali conserva le caratteristiche di una epoca ormai remota che va oltre il secolo, con soltanto 4.800 chilometri a doppio binario, cioè il 30 per cento, mentre in Francia, per esempio, (tanto per riferirci alle statistiche), è il 43 per cento.

Le rete è inadeguata ad assicurare i trasporti sia dei viaggiatori che delle merci sulle medie e lunghe distanze, in armonia con la domanda che è sempre in continuo aumento; è una rete non attrezzata per garantire il trasporto dei viaggiatori di massa a carattere vicinale e rapido, come richiede la presenza di un elevatissimo numero di lavoratori e di studenti che nelle grandi aree metropolitane soprattutto hanno bisogno del collegamento giornaliero casa-lavoro-casa.

Mentre tutto ciò richiederebbe consistenti continui interventi programmati, coordinati in una visione organica dell'intero sistema delle comunicazioni, in vista dell'aiuto che questo sistema è in grado di assicurare allo sviluppo regionale, e tenendo conto anche dei programmi degli altri paesi europei soprattutto per quanto riguarda la mobilità a livello internazionale delle persone e delle merci, il Governo ci propone un provvedimento di 400 miliardi, che sono la decima parte dei 4.000, promessi per il piano poliennale, come l'onorevole Bozzi ci ha ricordato, e quindi una cifra non del tutto trascurabile che però, nella situazione presente, è soltanto una goccia in un mare enorme di necessità.

Ad aggravare la situazione, onorevole Ministro, si aggiungono due elementi che noi consideriamo di estrema gravità: il primo

è il modo con il quale si intendono spendere questi 400 miliardi (267 per gli impianti fissi e 133 per il parco del materiale rotabile); il secondo è il modo con il quale viene presentato il provvedimento.

Il Governo e lo stesso ministro Bozzi lo definiscono un provvedimento-ponte rispetto al piano poliennale che si sta elaborando. Purtroppo abbiamo una triste esperienza che ci insegna a considerare tutte le leggi-ponte come dei ponti con una spalla sola, che non conducono mai dall'altra sponda, che non arrivano mai al collegamento con il provvedimento definitivo.

Se è vero che le ferrovie ormai si trovano nella inderogabile necessità di adeguare e potenziare la rete e le attrezzature, che sono giunte alla saturazione delle proprie capacità, altrimenti non saranno assolutamente in grado di far fronte agli sviluppi del traffico previsti per il prossimo avvenire, allora non si dovrebbe perdere altro tempo con provvedimenti, che sono soltanto dei provvedimenti tampone e che in ogni caso compromettono, e in maniera grave, il provvedimento definitivo, perchè lo rinviano nel tempo, nonostante gli ordini del giorno che vengono approvati e le assicurazioni verbali che possono essere rese in sede di discussione.

In questo modo le scelte di fondo vengono eluse e non si va avanti secondo il nuovo metodo, che pure l'onorevole Ministro ci dice di voler adottare, quello della programmazione e che dovrebbe consistere innanzitutto nel far cessare la pratica dell'intervento episodico, fuori da ogni logica di programmazione, come in effetti, onorevole Ministro, nonostante la sua dichiarazione di programmatore, è ancora una volta questo provvedimento dei 400 miliardi. Esso infatti — lo dobbiamo affermare in chiare lettere — è un nuovo intervento sporadico, inadeguato, che non compie alcuna scelta proprio perchè — e questo è gravissimo — di fronte a una enormità di problemi e di fronte alla inadeguatezza della dotazione finanziaria cerca di intervenire ovunque, in modo assurdo.

Con 400 miliardi, infatti, il Governo vuole innanzitutto finanziare il quadruplicamento della Roma-Firenze, cosa alla quale ci opponiamo in linea di principio, essendo questo un problema a parte, che è stato affrontato con una legge speciale e che dovrebbe continuare ad essere finanziato con provvedimenti a se stanti se vogliamo veder chiaro e sapere come vanno le cose intorno a questa vicenda. Inoltre, con questi 400 miliardi il Governo vuole realizzare nuovi impianti e mezzi di esercizio interessanti i servizi per i pendolari e i servizi merci, evidentemente senza tener conto di che cosa significa dotare le ferrovie italiane di mezzi idonei per assicurare l'avvio a soluzione del problema dei pendolari e ignorando anche il problema delle merci che è talmente grave da costringere le stesse ferrovie a riconoscere che occorre partire dall'accrescere le capacità operative dei piazzali, dalla creazione dei *terminals* per i *containers*, dalla dotazione di carri adeguati ai vari tipi di trasporto che si dovrebbero effettuare, a incominciare da quelli refrigeranti.

Ma come se nulla fosse il Governo prosegue e all'articolo 2 propone ancora di far fronte alla costruzione di opere, di impianti e di mezzi di esercizio per il completamento della seconda fase del piano decennale 1962-72, quando tutti sanno che occorrerebbero, solo per coprire le lacune create dal limitato finanziamento del piano decennale, almeno 500 miliardi.

Ma il Governo imperterrito continua e promette ancora, sempre con 400 miliardi, l'attuazione di progetti relativi ad impianti specifici nel Mezzogiorno — e non si sa esattamente che cosa siano — e ancora il potenziamento dei mezzi di trazione e del parco, l'ammodernamento e il potenziamento degli impianti fissi della rete, il miglioramento e l'ammodernamento ambientale dei posti di lavoro e infine — pensate un po' — il potenziamento delle linee di collegamento della rete ferroviaria italiana con le confinanti reti ferroviarie europee, nonchè delle linee al servizio dei maggiori porti.

Non manca niente per un piano di programmazione poliennale che consideri lo sviluppo globale delle linee ferroviarie: avete considerato i pendolari, il servizio merci, lo ammodernamento degli impianti fissi, dei

posti di lavoro, il collegamento con l'estero; quel che manca è il collegamento con gli aeroscali ma in più troviamo il quadruplicamento della Roma-Firenze e il completamento del piano decennale.

Oso rivolgere questa domanda all'onorevole Ministro: è serio tutto ciò? È responsabile? Come si può dare la propria adesione ad una impostazione di questo genere, dopo che si parla di programmazione e di interventi coordinati?

La nostra proposta di conglobare questa legge con quella che il Governo propone per il piano poliennale non è stata accolta; trova ostacoli nel fatto che molti dei fondi stanziati sono destinati essenzialmente a sanare spese che già sono state compiute, per far fronte ad alcune delle tante esigenze che sul tema dei trasporti ferroviari restano insoddisfatte.

Per queste considerazioni di fondo e anche per il fatto che si continua a voler finanziare in modo a nostro parere non del tutto corretto la quadruplicazione della Roma-Firenze, il Gruppo comunista dichiara di astenersi su questo provvedimento, nella piena consapevolezza che in base al Regolamento della nostra Assemblea tale atteggiamento qui al Senato suona sfiducia nel Governo ed assume un valore fortemente critico che invece nell'altro ramo del Parlamento non può avere.

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Crollalanza. Ne ha facoltà.

C R O L L A L A N Z A . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, attraverso l'intervento da me svolto l'altro giorno in quest'Aula e gli interventi svolti stamane dai colleghi Endrich e Nencioni, abbiamo dichiarato che riteniamo meritevole di considerazione il disegno di legge sottoposto al nostro esame. Lo consideriamo tale non soltanto perchè provvede a saldare finanziariamente il piano decennale che sta per essere ultimato, ma in quanto provvede, sia pure in misura ancora modesta, a realizzare alcune delle finalità intese a potenziare la rete ferroviaria italiana ed in modo particolare a colmare le lacune e le carenze esistenti nella rete del Mezzogiorno e delle isole.

Il ministro Bozzi nella sua replica ha tenuto a dichiarare che egli considera effettivamente la situazione della rete ferroviaria del Mezzogiorno meritevole di adeguati provvedimenti. Prendiamo atto di questa dichiarazione, ma l'onorevole Ministro ci consentirà di constatare che alle sue buone intenzioni segua subito, in base al provvedimento dei 400 miliardi, l'inizio concreto di alcune delle opere che sono state da me e dai colleghi di Gruppo largamente illustrate e che, d'altra parte, hanno costituito, per quanto si riferisce alla rete del Mezzogiorno, una delle note dominanti di questa discussione e che adeguati massicci provvedimenti di ordine finanziario siano riservati nel futuro piano poliennale a favore di tale area meridionale ed insulare.

Ho detto che attendiamo che alle buone intenzioni seguano i fatti, perchè, purtroppo, siamo abituati, sia per quanto si riferisce al settore dei trasporti, sia per quanto riguarda più in generale la politica meridionalistica, ad avere molte promesse da parte del Governo e purtroppo a trovarci di anno in anno di fronte alla constatazione che nonostante le dichiarazioni di buona volontà, la maggior parte dei problemi meridionali rimane tuttora insoluta.

Stamane il collega Endrich in modo particolare ha voluto illustrare la inefficiente situazione della rete ferroviaria della Sardegna ed ha fatto bene, perchè quella situazione è una delle più scandalose, accanto a quella della Lucania. Il senatore Nencioni, da parte sua, ha richiamato l'attenzione del Ministro e dell'Assemblea sul problema delle commesse per quanto si attiene al materiale rotabile, cioè su ciò che può costituire uno degli incentivi maggiori per rimettere a pieno giro il volano dell'attività industriale Egli, in sostanza, ha sottolineato uno dei problemi strettamente collegati a questo disegno di legge e che incideranno in misura maggiore nel nuovo piano poliennale delle ferrovie.

A proposito del volano dell'industria devo far presente, onorevole Ministro, che, se è

vero che, per esmpio, la Cassa ha effettuato massicci finanziamenti nel Mezzogiorno peninsulare e insulare è, peraltro, da rilevare — indipendentemente dal modo come sono stati spesi e dall'ordine sparso che li ha caratterizzati — che la maggior parte di tali investimenti solo in parte ha beneficiato, dal punto di vista del reddito, il Mezzogiorno stesso. Infatti prevalentemente essi sono valsi ad attivare le industrie dell'Italia settentrionale.

Questa è una nota che è opportuno sottolineare e perciò, quando ci battiamo e siamo accusati di volere non so quante cose per il Mezzogiorno, non facciamo altro che chiedere giustizia per quelle popolazioni. In effetti nel batterci per sostenere i problemi meridionali e le loro soluzioni, in una visione di carattere nazionale, gioviamo anche all'industria dell'Italia settentrionale. Dagli interventi che abbiamo effettuati e da quanto brevemente ho accennato ora, emerge che il nostro Gruppo darà voto favorevole al disegno di legge sottoposto al nostro esame. (*Applausi dall'estrema destra*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Avezzano Comes. Ne ha facoltà.

A V E Z Z A N O C O M E S . Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, nel mio intervento di pochi giorni fa non ebbi il piacere della presenza dell'onorevole Ministro: spero di averla in altra occasione. Sul disegno di legge in esame affermai che il Gruppo socialista non poteva dare il suo assenso ad un provvedimento che dimostrava carenze tali da farlo apparire uno strumento meramente corporativo. Questa sera, a conclusione del dibattito, non mi resta che confermare quanto ho già affermato, convinto come sono che si sta andando avanti alla giornata senza nemmeno una parvenza di volontà programmatoria mettendo in evidenza una linea di precarietà e di incapacità a risolvere i problemi del nostro paese.

Il disegno di legge di cui ci stiamo occupando è insufficiente e si estrinseca come una semplice operazione di integrazione finanziaria al completamento del piano decennale ora scaduto. V'è di più; il provvedimento arriva in ritardo, ha carattere di improvvisazione e risponde alla necessità di dover fare qualche cosa. Il relatore ha respinto con veemenza il mio tentativo di dimostrare che si era trattato di una precipitosa decisione a pochissimi giorni dalla caduta del centro-sinistra, in vista delle elezioni anticipate di maggio.

Non ho difficoltà, onorevole relatore, ad accettare questa sua dichiarazione, ma lei deve convenire sul fatto che la data del 23 marzo 1972 è stata decisa dal CIPE. E fra 18 giorni il nostro disegnino di legge compirà l'anno, per cui, come ha detto giustamente il collega Maderchi, tutto o quasi tutto è consumato.

Debbo aggiungere, senza arrampicarmi sugli specchi — data la mia mole, ha facile gioco lei ad affermare che non posso arrampicarmi sugli specchi, è un fatto naturale — che è stata completamente ignorata, non mi stancherò di ripeterlo, la regione nella formulazione del disegno di legge. E non mi meraviglio di lei, onorevole Ministro, che, coerentemente con le sue posizioni ideologiche, non è nè può diventare un regionalista convinto. Mi lascia perplesso invece l'atteggiamento degli altri partiti della maggioranza che la regione vollero tenacemente assieme a noi. Ora io mi domando se e fino a quando dovremo considerare la regione non come centro promozionale per ogni forma di programmazione locale, ma come oggetto passivo delle decisioni di un Governo che fa cadere tutto dall'alto e che ignora completamente i piani programmatori della regione stessa.

Onorevole Ministro, signor Presidente, queste sono le ragioni principali che impediscono al Gruppo socialista di dare il suo voto favorevole a questo disegno di legge. Pertanto prendiamo atto di una condizione di necessità, ma rifiutiamo di condividere la logica politica, per cui dichiaro che il Gruppo socialista si asterrà dal voto nell'intento che tale astensione significhi la volontà di non intralciare questa pur piccola e incompleta, ma necessaria iniziativa. Grazie. (*Applausi dalla sinistra*).

P R E S I D E N T E . Non essendovi altri iscritti a parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Per lo svolgimento di una interrogazione

C O L E L L A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

C O L E L L A . Signor Presidente, la prego di voler far giungere al Ministro delle finanze l'invito ad una sollecita risposta all'interrogazione n. 3 - 0316 da me presentata per sapere se sia vera la notizia secondo la quale verranno soppressi tutti gli uffici finanziari della zona nord della provincia di Salerno per essere trasferiti nel capoluogo.

Lo stato di agitazione e di disagio di quelle popolazioni è tale da richiedere di conoscere al più presto il pensiero del Governo sulla questione oggetto della mia interrogazione.

P R E S I D E N T E . La Presidenza si farà carico di sollecitare il Governo per la risposta.

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni

P R E S I D E N T E . Comunico che i Ministri competenti hanno inviato risposte scritte ad interrogazioni presentate da onorevoli senatori.

Tali risposte sono state pubblicate in due appositi fascicoli.

Annunzio di interrogazioni

P R E S I D E N T E . Invito il senatore Segretario a dare annunzio delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

P I N T O , *Segretario*:

GARAVELLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro del bilancio e della programmazione economica.* — In relazione alla lunga crisi che travaglia il gruppo « Zanussi-Zoppas », per risolvere la quale la dirigenza dell'azienda ha presentato un piano di ristrutturazione che dovrebbe trovare attuazione a decorrere dal 4 marzo 1973;

tenuto conto del fatto che tale piano, se può parzialmente rassicurare sugli aspetti più immediati della situazione dei dipendenti, non offre, a giudizio delle organizzazioni sindacali, sufficienti garanzie sulle prospettive finanziarie e tecnico-produttive dell'azienda;

considerato che taluni aspetti del piano di ristrutturazione, anche per le considerevoli dimensioni del gruppo in questione, si riflettono inevitabilmente sull'impostazione globale della programmazione economica dell'intero settore della produzione di elettrodomestici,

si chiede se il Governo non ritenga di trasferire all'esame del CIPE il piano di ristrutturazione della « Zanussi-Zoppas », verificandone in quella sede la validità, nel quadro della programmazione economica generale, e la compatibilità, nei confronti della stessa, delle impostazioni sostenute dalle organizzazioni sindacali, subordinando l'inizio dell'attuazione del piano stesso all'esame ed al parere di conformità del CIPE.

(3 - 0497)

CALAMANDREI, ADAMOLI, PIRASTU, — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere:

1) se rispondano a verità le notizie secondo le quali, nelle conversazioni in corso a Vienna, preparatorie della trattativa per la riduzione delle forze militari in Europa, i rappresentanti dei Governi del Trattato di Varsavia avrebbero nuovamente avanzato proposte tali da consentire all'Italia una partecipazione a titolo pieno a quella trattativa;

2) se, nel caso che effettivamente tali proposte siano state ancora una volta formulate a Vienna, l'interesse nazionale dell'Italia non richieda una pronta iniziativa dei nostri rappresentanti per sollecitare l'accettazione di esse da parte dei Paesi della NATO, le cui proposte procedurali, invece — come è noto — relegherebbero il nostro Paese ad un ruolo marginale di osservatore nel negoziato per la riduzione delle forze.

(3 - 0498)

BASADONNA, DE FAZIO, GATTONI, NENCIONI, PAZIENZA, PISTOLESE, TANUCCI NANNINI. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Premesso:

che, ai fini della realizzazione di un nuovo aeroscalo a servizio di Napoli e della regione campana, previsto dal piano nazionale degli aeroporti, veniva affidata nel 1969, su richiesta del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, la relativa progettazione di massima ad alcuni tecnici specializzati, i quali, dopo un approfondito vaglio di tutte le soluzioni possibili, ne determinarono la più conveniente ubicazione nella zona a nord del Lago Patria;

che tale scelta, accolta favorevolmente dagli Enti locali interessati di Napoli e Caserta, ottenne l'approvazione della Soprintendenza alle antichità e belle arti, del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, dello Stato maggiore dell'Aeronautica e, infine, del Governo regionale della Campania;

che il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile ha omesso di trasmettere la pratica relativa allo scalo di Napoli al Ministero dei lavori pubblici, che ha rivolto la sua attenzione ad una proposta alternativa prospettata dall'EAV, che prevede la collocazione del nuovo aeroporto a Grazzanise, benchè tale soluzione fosse stata reputata dagli Enti locali, sotto il profilo tecnico, urbanistico ed economico, di gran lunga meno idonea di quella in definitiva da essi prescelta;

che, malgrado il parere negativo espresso dallo Stato maggiore dell'Aeronautica sulla scelta ubicazionale di Grazzanise, reputata non valida, il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ha insistito nel prenderla in considerazione richiedendo all'EAV di apprestare un nuovo progetto sulla base delle osservazioni formulate dalle autorità militari del settore;

considerato che, in attesa della realizzazione del nuovo aeroporto, si è lasciato per lungo tempo in abbandono quello di Capodichino, l'unico in servizio a Napoli, e che, a causa delle carenze dei servizi e dell'inadeguatezza degli impianti, può determinarsi il dirottamento del traffico ad esso direttto verso altre zone del Paese, con enorme danno per la città e per la regione in un momento economico tuttora assai delicato,

si chiede di conoscere i motivi per i quali è stata disattesa la scelta degli Enti locali e della Regione e viene ancora accreditata una proposta respinta dalla maggioranza della popolazione e certamente non vantaggiosa per la città di Napoli che, nella ripresa dei traffici e nello sviluppo del turismo, ripone le sue maggiori speranze di rinascita.

(3 - 0499)

PITTELLA, CAVEZZALI. — *Al Ministro della sanità ed al Ministro senza portafoglio per i problemi relativi all'attuazione delle regioni.* — Premesso che, con l'avvento dell'era antibiotica, della terapia anti-shock e del progresso della chirurgia, la sopravvivenza dei mielolesi non solo è possibile, ma ad essa può aggiungersi un progressivo stabilizzarsi delle nuove condizioni e quindi un adattamento ad una nuova forma di vita, pur essa potenzialmente serena e produttiva;

considerato che le lesioni del midollo spinale sono in continuo aumento, sia per la congestione del traffico, sia per l'evolversi della meccanizzazione;

valutati i dati statistici che parlano di una incidenza di 10 casi per milione di abitanti (in Italia ciò significa un numero di 500 casi ogni anno);

tenuto conto che nel nostro Paese esistono soltanto il Centro paraplegici di Ostia (100 posti-letto), una sezione dell'Ospedale CTO di Milano (40 posti-letto), una divisione

negli Ospedali di Santa Corona in Pietra Ligure e due Centri ospiziali dell'INAIL (Trevi e Santorso),

si chiede di sapere quali decisioni intende prendere il Governo in relazione ai seguenti problemi:

1) l'inchiesta intesa a mettere in luce le gravi carenze in tale settore e quindi la necessità di un impegno collettivo per risolvere il problema;

2) l'avvio dei lavori del Comitato nazionale di programmazione ospedaliera, nonchè la promulgazione della legge di piano ospedaliero e quindi la creazione degli strumenti idonei alla realizzazione di ospedali altamente specializzati, che operino nel quadro della riforma sanitaria;

3) il riconoscimento della « paraplegistica » come disciplina a sè stante, sia in sede di qualificazione ospedaliera, sia nei confronti di un eventuale esame di idoneità;

4) l'atteggiamento rispetto ad una proposta fatta in un consesso internazionale del 1968 che vedrebbe risolto il problema dei paraplegici in Italia con la creazione di tre ospedali specializzati, dislocati rispettivamente al Nord, al Centro e al Sud e di adeguate sezioni inserite in Ospedali regionali.

(3 - 0500)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

SAMMARTINO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere quando sarà autorizzata la congrua spesa necessaria per restituire la casa ai cittadini di Pietrabbondante (Isernia), i quali, oltre dieci anni fa, la perdettero in conseguenza di un vasto movimento franoso che travolse tutta la località Troilo del comune stesso.

(4 - 1488)

SAMMARTINO. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere se il Governo — in conseguenza del fatto che, nella seduta del 6 febbraio 1973 della Camera dei deputati, ha accettato senza riserve l'ordine del giorno n. 9/1403/1, con il quale assumeva impegno a modificare il decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 644, disponendo di revocare la soppressione immediata degli Uffici del registro previsti — abbia impartito le disposizioni dovute a tal fine.

(4 - 1489)

MANCINI, FUSI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere quali deduzioni ha tratto l'Ispettorato generale per la cooperazione, facente capo al Ministero, in riferimento all'esposto del dicembre 1972, sottoscritto dalla maggioranza dei soci della cooperativa edilizia « La Cometa », con sede in Firenze, via dei Servi 51, con il quale si richiede un intervento dell'autorità per appurare i termini ed acclarare le eventuali responsabilità circa la pesante situazione amministrativa che si sarebbe determinata nella gestione della cooperativa in questione, il cui disavanzo sembra ascendere a ben 417 milioni di lire.

(4 - 1490)

MANCINI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere se la normativa prevista dal decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 641, relativa alla tassa per le concessioni governative di lire 3.000 per l'iscrizione in albi di arti e mestieri, deve intendersi applicabile anche per le iscrizioni all'albo provinciale dell'artigianato, regolate dalla legge n. 860 del 1956, e se il Ministro non ritiene opportuno emanare un'eventuale nota interpretativa onde evitare per l'artigianato un nuovo gravame tributario che risulterebbe, tra l'altro, di dubbia legittimità, in considerazione che l'iscrizione nei suddetti albi provinciali è un atto facoltativo che non conferisce all'impresa artigiana il diritto di esercitare l'attività, in quanto essa deve, in generale, preesistere prima della stessa iscrizione all'albo.

(4 - 1491)

MURMURA. — *Al Ministro delle finanze.* — Per essere informato sugli intendimenti

ministeriali in ordine alle gravissime conseguenze nascenti per gli Enti locali, specie quelli montani e depressi, in conseguenza del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, istitutivo dell'IVA, nella parte che riguarda l'onere del pagamento di detto tributo per i lavori pubblici concessi in appalto.

Infatti, dovendosi tale imposta corrispondere al momento della riscossione dei mandati, non si vede come possano farvi fronte comuni e provincie, la cui situazione finanziaria è a tutti ben nota, onde si appalesa indispensabile, senza pervenire ad integrazioni che comportino oneri dilazionabili nel tempo, un chiarimento circa il significato dell'espressione « prestazioni di beni e servizi » in relazione all'esecuzione di opere pubbliche appaltate.

(4 - 1492)

PREMOLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri del tesoro, della difesa e delle finanze.* — Premesso che il Governo, con disegno di legge n. 148, relativo alla « Dismissione di immobili militari ed assegnazione di fondi per il potenziamento delle Forze armate », prevede l'alienazione, a cura del Ministero delle finanze, di immobili compresi anche nel centro storico di Venezia e nel suo estuario, entro il 30 giugno 1974;

considerato come la città di Venezia abbia particolare necessità di utilizzare, ai fini dell'opera del suo risanamento edilizio, complessi immobiliari atti al temporaneo alloggiamento di nuclei familiari che dovranno lasciare le proprie case per il tempo necessario al loro restauro e che codesti complessi immobiliari, come la grande ex caserma « Manin », potranno in prosieguo di tempo essere destinati a sedi di servizi collettivi e sociali di cui Venezia è assai carente,

l'interrogante chiede di conoscere se, di concerto con il comune di Venezia, nel quadro delle previsioni della legge speciale per la salvaguardia della città, non si ritenga opportuno procedere allo stralcio di quegli immobili del demanio militare che si rivelino come i più adeguati agli scopi dianzi accennati, onde prevederne ed eseguirne il trasferimento nel patrimonio del comune di Venezia, con tutte le modalità tecniche e finanziarie del caso.

(4 - 1493)

SAMMARTINO. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per sapere se è a conoscenza del movimento franoso che ha gravemente danneggiato l'acquedotto di Castel Verrino (Isernia), per il quale la località Marracino è restata priva di alimentazione idrica, e quali provvedimenti sta per autorizzare onde reintegrare la somministrazione di acqua alla popolazione interessata.

(4 - 1494)

TEDESCHI Mario. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere se sia vero che, in coincidenza con l'abbandono della carica di capo della polizia da parte del prefetto Vicari, sarebbe stata distribuita, da alcuni uffici centrali dipendenti dalla Direzione generale di pubblica sicurezza, una gratifica straordinaria definita nell'ambiente « premio del capo che se ne va », e, in caso affermativo, per conoscere l'importo globale a carico dello Stato di tale elargizione ed il nome di chi l'ha autorizzata, avallando non soltanto un illecito amministrativo, ma un palese atto di ingiustizia nei confronti di tutti coloro i quali, in ogni parte d'Italia, a tutti i livelli, compiono il loro dovere in difesa dell'ordine e dello Stato, senza ricevere, per questo, alcun premio.

(4 - 1495)

SAMMARTINO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Premesso che lo Stato, in virtù della legge n. 445 del 1908, ha costruito nella frazione Villa S. Michele (già Pagliarone) del comune di Vastogirardi (Isernia), 62 alloggi popolari, contro i 100 decreti di sgombero delle abitazioni a suo tempo emanati, si chiede di sapere quando potrà farsi luogo alla costruzione di almeno altri 20 alloggi ove sistemare dignitosamente altrettante fami-

glie, oggi costrette a vivere, anche in coabitazione, nelle baracche che erano state installate a titolo precario.

La grave situazione di disagio di quella popolazione, dislocata a circa 1000 metri sul livello del mare, si protrae da oltre 40 anni.

(4 - 1496)

BASADONNA. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Premesso:

che, in concomitanza con i lavori di ampliamento in corso lungo la diga sopraflutto del porticciolo di Mergellina in Napoli, sono state provvisoriamente sospese le concessioni relative alla gestione dei servizi di assistenza nautica;

che, successivamente, la Direzione generale del demanio marittimo e dei porti ha ritenuto di estromettere gli attuali concessionari lungo l'anzidetta diga, sebbene essi avessero svolto il loro lavoro con piena soddisfazione dell'utenza e delle autorità locali per quasi un ventennio ed in tempo avessero provveduto ad esibire i progetti di sistemazione per l'impianto dei pontili e dei servizi sussidiari relativi alle aree di competenza di ciascuno, sul ciglio della costruenda banchina;

che la Direzione generale del demanio marittimo e dei porti avrebbe deciso di affidare le dette concessioni ad una ditta sola, trascurando gli interessi dei lavoratori, alcuni dei quali, da più generazioni, traggono i loro mezzi di vita dalle attività svolte a Mergellina,

si chiede di conoscere con quali criteri è stato deciso di estromettere dalle concessioni degli operatori che non avevano certo demeritato e se il Ministro non ritenga, prima di definire il trasferimento delle concessioni stesse, di dover disporre un'inchiesta, al fine di accertare eventuali irregolarità verificatesi con il provvedimento denunziato.

(4 - 1497)

NENCIONI, BASADONNA, PISTOLESE, TANUCCI NANNINI, DE FAZIO, GATTONI. — *Al Ministro dell'interno.* — Con riferimento allo scoppio di un ordigno esplosivo nel cinema « Arlecchino » in Napoli ed all'incendio verificatosi nel teatro « Diana », nella stessa città, si chiede di conoscere come i fatti siano avvenuti e con quali mezzi il Ministro intenda tutelare l'ordine pubblico.

(4 - 1498)

ENDRICH. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere — con riferimento al programma di collaborazione italo-cinese nel campo della cultura e delle informazioni, concordato in occasione della recente visita del Ministro in Cina — se da parte nostra verrà allestita in Cina una « mostra d'arte figurativa », oppure una « mostra di pannelli fotografici », oppure una « mostra del libro », non essendo ciò precisato nel programma predetto.

Per sapere, inoltre, nel caso che venga allestita una mostra di pittura e di scultura, con quali criteri verranno scelte le opere (tradizionali, astratte, d'avanguardia?) e a chi sarà affidata la scelta.

(4 - 1499)

SCARPINO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Premesso:

che con comunicazione del 2 ottobre 1971 il provveditore agli studi di Catanzaro ha deliberato l'istituzione, in Lamezia Terme, di una scuola media statale detta « N. 2 Sambiase »;

che con provvedimento pubblicato sul supplemento ordinario n. 3, di cui al *Bollettino Ufficiale* n. 34, parte II, del 24 agosto 1972, pagina 582, il Ministro decretava il trasferimento del professor Di Cello Gennaro dalla scuola media statale « Pascoli » di Maida alla scuola media statale « N. 2 Sambiase » di Lamezia Terme;

che successivamente al 1° ottobre 1972, data in cui il Di Cello assumeva servizio, con inopinato e strano provvedimento e con semplice comunicazione, datata 17 ottobre 1972, il Ministro, firmato illeggibile, dava comunicazione contestuale relativamente allo sdoppiamento della scuola media statale

« Fiorentino-Sambiase n. 1 » in parte nella « N. 2 Sambiase » ed al trasferimento per servizio, con soppressione di cattedra, del professor Cianflone Tommaso, nello stesso posto per il quale in precedenza, con provvedimento dello stesso Ministro, di cui al *Bollettino Ufficiale* del 24 agosto 1972, era stato nominato il professor Di Cello Gennaro;

che, in data 14 novembre 1972, lo stesso professor Di Cello ha inoltrato ricorso per via gerarchica alla II Sezione del Consiglio superiore della pubblica istruzione presso il Ministero, per quanto riguarda il provvedimento di trasferimento per servizio del professor Cianflone Tommaso e la collocazione in soprannumero del professor Di Cello Gennaro, e che a tutt'oggi il provveditore agli studi di Catanzaro non ha ritenuto, a ben tre mesi dalla presentazione del ricorso, di inoltrare lo stesso agli organi competenti del Ministero,

si chiede di sapere:

1) se il Ministro è a conoscenza dei fatti di cui in premessa;

2) se è lecito effettuare provvedimenti contraddittori che possano ledere gli interessi legittimi del personale senza legali ed opportune motivazioni;

3) se rientra nella normale funzionalità dei Provveditorati agli studi che l'inoltro di un ricorso per via gerarchica debba attendere tre mesi;

4) se è conforme alla legislazione vigente che si possa revocare un trasferimento, disposto su domanda dell'interessato, e collocare in soprannumero tale professore per effettuare al posto di questi un trasferimento per servizio nello stesso ambito della città.

(4 - 1500)

Ordine del giorno
per la seduta di mercoledì 7 marzo 1973

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani, mercoledì 7 marzo, alle ore 16,30, con il seguente ordine del giorno:

Discussione del disegno di legge:

Conversione in legge del decreto-legge 22 gennaio 1973, n. 2, recante provvidenze a favore delle popolazioni dei Comuni della Sicilia e della Calabria colpiti dalle alluvioni del dicembre 1972 e del gennaio 1973 (793) (*Relazione orale*).

La seduta è tolta (*ore 20*).

Dott. ALBERTO ALBERTI
Direttore generale del Servizio dei resoconti parlamentari