

SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

37^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

GIOVEDÌ 3 OTTOBRE 1963

(Antimeridiana)

Presidenza del Vice Presidente SPATARO

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

Seguito della discussione:

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 e Nota di variazioni allo stato di previsione medesimo » (44 e 44-bis):

AIMONI	Pag. 1886
ANGELINI Armando	1865
BONACINA	1900
BONAFINI	1891
CARELLI	1884
DE LUCA Luca	1901
GENCO	1906
INDELLI	1904
SALATI	1889, 1894
SALERNI	1876
TREBBI	1897
VENUDO	1909
VERONESI	1903

Presidenza del Vice Presidente SPATARO

P R E S I D E N T E . La seduta è aperta (ore 10,30).

Si dia lettura del processo verbale.

Z A N N I N I , Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del 1° ottobre.

P R E S I D E N T E . Non essendovi osservazioni, il processo verbale s'intende approvato.

Seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 e Nota di variazioni allo stato di previsione medesimo » (44 e 44-bis)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 e Nota di variazioni allo stato di previsione medesimo ».

È iscritto a parlare il senatore Armando Angelini. Ne ha facoltà.

A N G E L I N I A R M A N D O . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, la relazione fatta dal collega De Unterrichter, relazione veramente pregevole e completa, sarebbe fonte di attrazione per l'esame di una quantità notevole di problemi che sono stati da lui ampiamente svolti, con competenza e con grande serietà. Ma questa attrazione devo vincerla, perchè alcuni già hanno affrontato molti dei principali temi della politica dei trasporti ed altri che mi seguiranno faranno altrettanto. Mi limiterò,

quindi, a richiamare la vostra attenzione solo su tre dei molteplici aspetti in cui si articola l'arco dei problemi interessanti il Ministero dei trasporti. La necessità, cioè, di una pianificazione organica per la costruzione di linee metropolitane nelle nostre maggiori città; la riforma di struttura del Ministero; l'acceleramento delle comunicazioni ferroviarie.

I termini essenziali del problema sono noti. Il prepotente aumento della motorizzazione individuale ha sconvolto, come voi sapete, la vita dei nostri centri urbani come dei centri urbani dei più importanti Paesi d'Europa. Le condizioni della circolazione quasi dovunque, e di certo nella maggior parte delle nostre città, vanno divenendo sempre peggiori, paralizzando assai spesso l'attività cittadina e minando anche alla base la stessa economia delle città. Non è un mistero per nessuno che il rapporto fra il numero dei veicoli e la superficie disponibile nella circolazione va sempre più peggiorando, accentuando così la sproporzione esistente fra l'aumento degli uni e la disponibilità dell'altra e compromettendo la stessa fisionomia delle città.

Ne deriva naturalmente la congestione del traffico urbano, che non è soltanto la causa di una noiosa perdita di tempo, la causa dell'abbassamento insopportabile della velocità media dei nostri spostamenti da un capo all'altro di un agglomerato urbano, ma è anche e soprattutto all'origine di un danno economico che non esagero nel ritenere valutabile in parecchi miliardi all'anno.

Ebbene, se vogliamo guardare il problema nel quadro più completo e vasto dell'intero panorama dei trasporti urbani, alla luce di quanto è stato affermato anche in qualificati incontri e convegni, ci convinceremo che i trasporti individuali, per quanto in fase di così gigantesco sviluppo, non potranno mai assorbire lo spostamento quotidiano dell'in-

tera popolazione che lavora dalla propria abitazione alla propria, singola sede di lavoro. Il trasporto privato e il trasporto pubblico non potranno mai competere fra di loro: dovranno organicamente e, per quanto possibile, armonicamente trovare il giusto punto di equilibrio e di collaborazione.

Del resto è evidente che i trasporti pubblici, per la loro stessa natura, assolvono assai meglio alla funzione di trasporto di massa, in quanto sono in grado di utilizzare più razionalmente la superficie disponibile per la circolazione. Poche cifre, ricordate anche di recente al *Symposium* sui trasporti rapidi di massa, possono convincerci. Su di una strada normale, presa come campione, si possono trasportare all'incirca 1500 persone l'ora con la motorizzazione individuale; con gli autobus, sempre sulla stessa strada, potranno essere trasportate dalle 8500 alle 9000 persone; in tram tale numero sale a 20 mila circa, mentre, grazie ai progressi tecnici realizzati nel settore dei sistemi automatici di segnalamento e blocco dei trasporti su rotaia, sullo stesso percorso una metropolitana può trasportare ogni ora dalle 40 alle 50 mila persone.

Nessun dubbio dunque sulla necessità di potenziare i trasporti pubblici di massa e, soprattutto, di realizzare questo rapido potenziamento attraverso la costruzione di linee metropolitane sotterranee, che raggiungerebbero il triplice scopo di togliere dalla superficie urbana gran parte dei trasporti di massa, di accelerare sensibilmente le velocità medie degli spostamenti e di lasciare al centro storico delle nostre città quel ruolo che il rispetto per l'arte, l'aumento del movimento turistico e un più giusto acclimatemento fra stili architettonici, ritmo e costumi di vita, da tempo invocavano.

Qualche facile critico afferma che il trasporto sotterraneo, cioè il trasporto di tipo metropolitana, è ormai superato e auspica la costruzione di capaci vie di scorrimento sopraelevate. Non farò qui una disquisizione sulla base degli elementi acquisiti dagli studi dei tecnici sul vantaggio di questo o di quel tipo di trasporto, ma, a parte le perplessità che ci nascono sull'abituale confu-

sione che si fa tra trasporti pubblici e trasporti privati per risolvere la crisi della circolazione urbana, perplessità che crediamo di aver affrontato con le precedenti considerazioni sull'enorme differenza di capacità di trasporto degli uni e degli altri, non dobbiamo dimenticare che, per motivi ambientali, per motivi di tutela dei valori artistici delle nostre città, per la conservazione di un clima, per quanto umanamente possibile, vicino al clima originario di questo o quel gioiello artistico o architettonico, assai difficilmente potremo ricorrere alla costruzione di strade sopraelevate e comunque, anche laddove queste potessero essere costruite, è chiaro che risolverebbero essenzialmente il problema dei trasporti interessanti i nuovi centri residenziali delle nostre città, ove le strade hanno già una più ampia larghezza, e non il problema del traffico nei centri storici.

Ricorrere, secondo il mio parere, alle metropolitane è, dunque, oltre che opportuno, indispensabile e inderogabile.

Del resto, a riprova che la metropolitana non è un mezzo di trasporto superato, è sufficiente valutare l'importante dato statistico relativo al numero di abitanti che in una determinata città hanno creato, con la loro esigenza di movimento, la necessità di una linea metropolitana. Fino dal 1914, infatti, il numero di abitanti di una città nella quale si sentiva la necessità di ricorrere al trasporto sotterraneo per risolvere con lungimiranza e organicità il problema dei trasporti cittadini, era all'incirca di un milione e 680 mila unità. Parlo del 1914. Dopo la prima guerra mondiale e per tutto il periodo fino al 1935, tale numero era sceso ad un milione e 137 mila. In definitiva bastava che la popolazione superasse il milione di abitanti perchè in una città si cominciasse a ricorrere ai sistemi metropolitani. Oggi anche queste cifre sono ridotte sensibilmente. Le due metropolitane costruite nel 1954 e 1955 a Toronto e a Cleveland erano state progettate infatti quando la popolazione di quelle due città era rispettivamente di poco più di 600.000 e di 900.000 abitanti. Di fronte a questi dati di fatto appaiono ancor più ana-

cronistiche le reali situazioni delle nostre maggiori città. Nè possiamo addurre a giustificazione che in passato non si sia sentita in Italia l'opportunità di costruire metropolitane e che quindi il problema di queste utilissime quanto costose realizzazioni si sia imposto all'attenzione pubblica soltanto quando, contro l'incalzare spaventoso dell'aumento della motorizzazione individuale e pubblica, si ergeva la non facilmente superabile muraglia di concrete e delicate difficoltà di bilancio.

Anche le metropolitane sono state previste e studiate dai nostri tecnici quando ancora all'estero non erano in avanzata esecuzione i relativi progetti delle maggiori metropolitane europee, compresa la metropolitana di Parigi. Tanto per citare il caso di Roma, si pensi che fin dal 1881 si era ideata la costruzione di una prima linea. Era una linea circolare, quella dell'ingegner Degli Abbatì, che già prevedeva lo sviluppo urbanistico della zona dei Prati e che comunque, anche se lontana dalle attuali e moderne esigenze, avrebbe di certo costituito, se realizzata, un efficace presupposto per una più organica rete. Lo stesso dicasi per Milano, dove la data di un primo studio di rete metropolitana è quella del 1912. Progetti tutt'altro che fantasiosi ed ottimistici erano stati redatti anche per una metropolitana a Genova e per due tronchi a Napoli con capolinea proprio in quelle zone urbanistiche ove oggi, con maggiore insistenza, si parla di porre le stazioni più importanti di un'eventuale nuova linea da costruire. Ma non occorre risalire tanto indietro nel tempo per denunciare l'eccessiva lentezza con cui si passa dalla necessità di una linea metropolitana alla fase esecutiva del progetto, quindi all'altra e non meno importante fase dell'*iter* burocratico e legislativo. Bisogna, onorevoli colleghi, convincersi che una simile situazione appare a tutti ormai insostenibile.

Tanto per citare casi assai vicini a noi, basterà ricordare che la legge che io pre-disposi per la costruzione della linea A della metropolitana di Roma porta la data del 24 dicembre 1959. Anzi, a puro titolo di cro-

naca, dovrei ricordare che il disegno di legge era stato predisposto fin dal 1956, ma si erano dovuti attendere tre anni per la mancanza di fondi. Comunque, nel 1959, la legge fu varata. Si trattava di 26 miliardi da suddividere in otto esercizi; il Consiglio superiore dei lavori pubblici aveva anche esaminato le caratteristiche della linea e le modalità relative all'appalto-concorso per quanto atteneva al tratto Roma Termini-Osteria del Curato e l'aveva approvato con voto dell'11 gennaio 1960.

Fu lo stesso Consiglio superiore dei lavori pubblici che, avallando la tesi del Ministero dei trasporti, si espresse favorevolmente circa la realizzazione del rimanente tronco, sottolineando addirittura l'opportunità che esso venisse aperto contemporaneamente al primo, e suggerendo l'opportunità anche di accordi precisi col Comune per la costruzione di altre due linee, una che doveva rappresentare il completamento dell'unico tronco in esercizio — e questo mediante il prolungamento fino a Monte Sacro — e un'altra che allacciasse il quartiere di San Giovanni, da un lato con Corso Vittorio, e, dall'altro, col quartiere Prenestino.

Se scendessi anche nel dettaglio delle cifre, potrei ricordare che si era parlato di un nuovo stanziamento di 50 miliardi, di cui 28 per il completamento della linea Termini-Eur-Piazza Bologna-Monte Sacro e 22 miliardi per la costruzione della nuova linea.

La cifra può sembrare elevata, ma se consideriamo il danno che la lentezza arreca all'economia di una città e il sempre crescente passivo di esercizio dei trasporti pubblici in superficie, si ha un'idea di massima del danno subito per la mancata realizzazione delle metropolitane e si arriva alla dolorosa conclusione che, continuando a far passare anni preziosi, si spendono per palliativi, e comunque per opere che non risolvono affatto il problema del traffico urbano, quelle cifre che sarebbero state richieste per la costruzione di linee sotterranee.

Prendiamo ancora come esempio la città di Roma. A parte l'ormai inderogabile esigenza di porre un rimedio ai sempre più frequenti intasamenti di intere zone centrali,

con conseguente paralisi del movimento dei trasporti individuali e pubblici, resta sempre attuale la necessità di un potenziamento di alcune tra le più frequentate linee di superficie, in gran parte insufficienti ai bisogni, peraltro crescenti, del pubblico.

Si pensi che soltanto per la costruzione del previsto completamento della linea metropolitana attualmente in funzione nella capitale, e cioè il prolungamento a Monte Sacro, era stato considerato il quasi totale assorbimento del traffico di varie linee di superficie e precisamente di quattro linee tranviarie, di cinque linee filoviarie e di cinque linee servite da autobus, il che ovviamente poteva dar modo ai dirigenti dell'Atac di potenziare con gli stessi mezzi, e quindi senza aggravio di spesa, le altre linee periferiche che maggiormente lo richiedessero.

Nè è da credere che l'esercizio delle metropolitane sia così gravosamente passivo come quello degli altri mezzi di superficie. Anzi, secondo dati statistici attendibili, riferentesi a pochi anni fa e relativi all'esercizio delle più grandi linee metropolitane straniere, si può affermare che in genere il coefficiente di esercizio risulta mediamente favorevole. Sulle principali reti metropolitane straniere, infatti, si ha un traffico medio di circa 5 milioni e mezzo di viaggiatori all'anno per chilometro di linea e cioè giornalmente di circa 15 mila viaggiatori-chilometro. In totale gli introiti di 224 miliardi stanno di fronte a spese di 210 miliardi.

Credo che ogni commento sia superfluo. Il problema delle metropolitane va dunque affrontato con la precisa consapevolezza che abbiamo perduto purtroppo molto tempo e che ne abbiamo poco a disposizione da perdere ancora. Con questo non voglio nè ricercare le cause di tali ritardi nè, tanto meno, fare recriminazioni di sorta. Mi basta però constatare che il ritardo ha reso ancora più drammatica la situazione, la quale oggi non postula più rimedi radicali, ma li impone, li esige, con una prospettiva non certo rosea di quelle che potrebbero essere le conseguenze di ulteriori ritardi.

È forse appena necessario ricordare che quando i tecnici, in un apposito Convegno

organizzato dal Ministero dei lavori pubblici a Roma, sancirono con l'avallo della propria esperienza, che era improcrastinabile la concretizzazione di un programma minimo per sanare il traffico urbano, si era nel 1958. Da allora ad oggi sono passati cinque anni, ma il programma si deve ancora iniziare.

Non voglio certo tediare con dati ed elementi di quegli anni, nei quali, come è noto, avevo delle responsabilità nel Dicastero dei trasporti, ma resta il fatto che restiamo troppo sovente paralizzati da un'eccessiva lentezza nel prendere e realizzare le necessarie iniziative che affrontino e risolvano i singoli problemi.

Si era nel 1957; da allora ad oggi il numero dei veicoli si è più che raddoppiato. Quelli che erano allora i già preoccupanti termini del problema ora si sono sensibilmente aggravati. Cosa accadrà fra qualche anno? Le iniziative che riusciremo ad approvare oggi faranno a tempo ad essere in qualche modo benefiche? E quanto tempo occorrerà perchè possano divenire tali, perchè in ultima analisi possano far sentire il loro positivo apporto sul traffico delle nostre città? Ho citato spesso l'esempio di Roma, ma uguale situazione, come è noto, viene denunciata a Milano, ove la metropolitana non è ancora entrata in funzione, a Napoli e a Genova, ove la necessità di linee sotterranee è già ufficialmente dichiarata, ed anche a Torino dove sono da tempo in corso studi e proposte per la costruzione di un'adeguata rete sotterranea.

Per Napoli ricordo che nell'apposita riunione della Commissione metropolitana dell'*Union internationale des transports publics*, tenutasi a Roma nel 1960, il bravo ingegner Cascino, direttore dell'Ufficio superiore delle metropolitane e della motorizzazione civile, tracciando un ampio panorama del settore, annunciò che era da tempo al Ministero del tesoro un disegno di legge per il relativo finanziamento di una linea metropolitana a Napoli.

Pochi giorni fa alcuni ingegneri partenopei hanno avanzato altre proposte di itinerari, ma siamo sempre nelle fasi iniziali, alla fase di studio, senza che si possa finalmen-

te procedere con alacrità a passare decisa mente alla fase attiva, cioè alla costruzione e all'esercizio. Purtroppo, di fronte alle reali difficoltà di bilancio — ed è questa un'obiettiva valutazione che pur dobbiamo fare — si è instaurato il dannoso sistema di vivere alla giornata, di provvedere all'ordinaria amministrazione, cercando, con provvedimenti normali, di temporeggiare, di guadagnare tempo, come non fosse invece vero il contrario, che cioè il tempo non si guadagna ma si perde.

Credo infatti superfluo richiamare l'attenzione dei colleghi senatori sul dato di fatto indiscutibile che le trasformazioni strutturali degli abitati e quelle relative alla stessa struttura economica dei maggiori centri urbani, insieme all'aumento della motorizzazione, hanno sconvolto le condizioni in cui nelle città si svolge la circolazione stradale. Ciò ha creato problemi (e li crea tutti i giorni) nuovi, urgenti, esigenze nuove che non possono essere affrontate singolarmente, bensì esaminate nel loro complesso. La regolamentazione della circolazione, una più funzionale distribuzione dei parcheggi, l'imposizione e il controllo circa una maggiore disciplina, erano provvedimenti giusti e doverosi, ma cinque o sei anni fa. Oggi non lo sono più, oggi non assolvono neppure alla funzione di accettabili palliativi.

Non voglio colorare di tinte troppo drammatiche il quadro, ma avete mai pensato, onorevoli colleghi, che cosa sarà delle nostre strade, delle strade delle nostre città, fra quattro anni, fra cinque anni, quando cioè, secondo le previsioni, il numero delle automobili sarà ancora raddoppiato?

Abbiamo in molti casi ristretto i marcia piedi; spenderemo inutilmente altro denaro per rimpicciolirli ulteriormente. Ma non si tratta di dare alle nostre strade uno o due metri di più di larghezza.

Si tratta di disciplinare *ex novo* il rapporto tra trasporto individuale e trasporto pubblico. L'operaio, l'impiegato, il libero professionista, l'artigiano, il commerciante oggi non ha fiducia nel mezzo pubblico ed aggrava la situazione della circolazione nel centro storico utilizzando la propria auto-

vettura per recarsi al lavoro, sottoponendosi magari allo sforzo di arrivare un'ora prima dell'orario (sono dati di fatto e non esempi limite) per accaparrarsi un posto per la propria automobile. Bisogna che egli riacquisti questa fiducia e noi dobbiamo impegnarci di ridargliela offrendogli un mezzo rapido, sicuro, che lo porti velocemente al proprio posto di lavoro. Egli potrà così, con la propria autovettura, raggiungere da casa la più vicina stazione della metropolitana, lasciarla tranquillamente in quei capaci e funzionali posteggi che i tecnici hanno con lungimiranza previsto e progettato per ogni stazione della metropolitana e quindi raggiungere il lavoro con le linee sotterranee.

Soltanto così libereremo il traffico in superficie sia dei pesanti e troppo numerosi mezzi autofiloviari (troppo numerosi per la capienza delle strade, ma certo mai sufficientemente numerosi per le esigenze del pubblico) e, ad un tempo, dei maggiori e crescenti mezzi privati. A tale proposito, sempre per inquadrare il problema delle metropolitane in quello della sicurezza e regolarità del traffico stradale, non sarà male considerare un altro aspetto, non meno grave di quelli tradizionali, cioè l'ormai sempre più definito fenomeno dell'aumento di cilindrata delle macchine in circolazione. Potrà essere, ammesso che lo sia, veramente un indice buono dal punto di vista dell'economia, del tenore di vita e lo sarebbe se le macchine fossero tutte pagate in contanti. Ma sta di fatto che l'enorme numero di 600 o di auto utilitarie sta scemando o, meglio, tutti coloro che possedevano una simile auto stanno alacremenente provvedendo alla sostituzione con altre più potenti. Alle utilitarie ricorrono molti dei motociclisti di qualche anno fa. Il numero totale quindi delle auto in circolazione non è più sufficiente a dare una vasta, un'esatta visione del problema. Se si potesse calcolare, con accertabile approssimazione, l'area occupata oggi dalle automobili di questa o quella città, ci accorgeremo certamente che siamo in presenza di un notevole aumento, rispetto a quello di qualche anno fa, un aumento senza alcun dubbio percentualmente maggiore di quello corri-

spondentemente registrato nell'incremento numerico del parco automobilistico.

L'urgenza di provvedere alla costruzione di linee metropolitane, per sanare la grave situazione della circolazione e del traffico nei nostri centri urbani, e non nei nostri soltanto, è stata vivamente sottolineata anche in recenti, qualificatissimi convegni di studio. Ne citerò alcuni come il Congresso de l'*Union internationale des transports publics* (U.I.T.P.) che va raccogliendo presso gli esercenti dei trasporti pubblici pareri e proposte sulle cause e sui rimedi della circolazione urbana, Congresso tenuto a Copenaghen nel 1961 e a Vienna nel maggio scorso. A Vienna, per esempio, dopo aver rilevato come sia indispensabile operare una netta separazione tra i trasporti privati e quelli pubblici (i soli, questi ultimi, grazie alla loro capacità, a poter essere in grado di assicurare il trasporto di masse) si è affermato che le metropolitane rivelano un'importanza fondamentale per far fronte all'intenso movimento dei viaggiatori, pur ammonendo che, causa i rilevanti oneri di costruzione, occorre vigilare perchè la realizzazione trovi una piena e concreta giustificazione economica. Anzi i tecnici colà riuniti hanno testualmente sostenuto che « nelle grandi città i trasporti pubblici su strada non hanno capacità sufficiente al trasporto delle masse e di conseguenza — questa è la conclusione — il problema della circolazione non potrà essere risolto che con la costruzione di metropolitane ». Inoltre, e questo ci sembra il punto fondamentale della questione: « nelle città dotate di metropolitane, queste devono costituire l'elemento centrale di un sistema coordinato di trasporti, mentre gli altri trasporti urbani dovranno essere organizzati in modo da assicurare alle metropolitane la massima produttività ».

E giungiamo così al fondamentale problema del coordinamento. A tale proposito consentitemi di citare per intero una mozione del recente *Symposium* sui trasporti rapidi di masse nelle grandi città italiane:

« Udita la relazione generale.....; considerato che i vecchi centri delle maggiori città italiane continueranno a sussistere con la

loro intensa attività, almeno finchè è lecito prevedere che si conservi l'attuale forma di struttura urbana, e che, in tale forma, il cittadino ha bisogno di raggiungere il centro e, data la crescente congestione di superficie, di raggiungerlo con un servizio di trasporto collettivo in sede propria; considerato che gli urbanisti, pur tendendo a modificare l'attuale forma della struttura urbana, ammettono in maggioranza che la modifica potrà essere attuata soltanto dopo un periodo di decenni; considerato che le linee di trasporto collettivo in sede propria possono, attraversando il centro storico, contribuire alla risoluzione del trasporto collettivo per le attuali strutture urbane e contemporaneamente possono, con i loro prolungamenti periferici, contribuire all'auspicato decentramento; considerato che le linee di trasporto collettivo in sede propria che non attraversino il centro storico potranno servire soltanto alla futura forma urbana e potranno perciò essere realizzate in un secondo tempo rispetto alle precedenti, pur dovendo essere previste fin d'ora; riconosciuto che i servizi collettivi in sede propria non hanno lo scopo principale di decongestionare determinate aree nè quello di risolvere il problema della circolazione in superficie, ma quello di consentire il regolare svolgersi dei servizi di trasporto collettivo nonostante la congestione superficiale; mentre auspica che in altra sede venga affrontato con urgenza, tenendo conto delle alternative offerte dalle metropolitane, il gravissimo problema del decongestionamento della circolazione di superficie; afferma che, per continuare ad assolvere la esigenza del trasporto collettivo, è necessario dotare le maggiori città italiane di servizi di trasporto collettivo in sede propria che attraversino i centri storici per servire l'attuale forma urbana; dichiara che i tracciati delle linee di cui sopra debbono essere studiati tenendo presente l'esigenza urbanistica del futuro assetto cittadino e dichiara infine che le metropolitane debbono essere progettate in sede di piano regolatore unitamente a tutti gli altri sistemi di trasporto e di rapidità e che pertanto è indispensabile l'intervento attivo dei tecnici negli studi delle sistemazioni urbanistiche ».

E ancora:

« Il *Symposium* sui trasporti rapidi di massa nelle grandi città italiane, udita la relazione generale e la discussione seguitane al riguardo, sui pubblici servizi di trasporti extra-urbani ed il loro coordinamento con le reti metropolitane, afferma:

a) che, ferma restando la possibilità di prolungare le linee metropolitane per seguire lo sviluppo urbanistico dei centri urbani e del loro *hinterland*, il collegamento tra le ferrovie extra-urbane e le ferrovie metropolitane dovrà essere studiato caso per caso in base agli elementi di fatto;

b) che la soluzione ottima, per elasticità e capillarità, si trova, nella maggior parte dei casi, in sistemi di autolinee e foranee, attestate ai capolinea o alle stazioni dei tronchi esterni della metropolitana;

c) che sia reso in ogni caso rapido e facile, con i mezzi idonei, il trasbordo dai pubblici mezzi e dai treni extra-urbani alle metropolitane e viceversa;

d) che vengano creati, nelle immediate adiacenze delle stazioni metropolitane, parcheggi di adeguata estensione per le auto private ».

Questo per quanto attiene alla necessità, alla forma, alla struttura dei trasporti rapidi urbani e suburbani di massa.

Ma parlare di coordinamento oggi, onorevoli colleghi, vuol dire parlare di organica pianificazione, a largo raggio, cioè qualcosa di ben diverso e di ben più funzionale di quanto si sia fatto finora, attraverso pianificazioni e programmazioni elaborate, per lo più, senza una visione globale dei vari problemi, e quindi già potenzialmente minate alla base da previsti squilibri futuri.

Anche se siamo consapevoli che l'urgenza di un provvedimento, l'assillo, sia pure giustificato, della opinione pubblica, è il peggiore nemico della funzionalità e della lungimiranza di una programmazione, dobbiamo sostenere con la massima convinzione che, allo stato attuale delle cose, senza una pianificazione immediata dell'intero problema dei trasporti urbani, le nostre città andranno fatalmente verso una crisi gravissima, che

non sarà soltanto crisi di traffico, ma inciderà negativamente sull'intero arco delle attività operative dei singoli centri e del Paese intero.

A questo punto dobbiamo porci la domanda di come concretare questa razionale pianificazione. Ci sembra che non debbano sussistere dubbi: per motivi di organicità e funzionalità si tende verso pianificazioni coordinate in schemi generali. E in questo senso deve essere intesa e concretata la nuova disciplina urbanistica.

Se consideriamo per un momento l'importanza economica, non possiamo che convenire che la nuova disciplina urbanistica non deve pregiudicare, ma favorire successive programmazioni coordinate.

La nuova legislazione quindi deve articolarsi, onorevole Ministro e onorevoli colleghi, secondo il mio modesto parere, in due pianificazioni: quella urbanistica e quella dei trasporti; due pianificazioni assai dipendenti l'una dall'altra in una armonica visione di quella che dovrà essere la vita delle nostre città nel futuro.

Naturalmente, quanto sto affermando sarà condiviso, io penso, dalla stragrande maggioranza dei tecnici e dei politici, ma sul piano teorico, perchè basta scendere sul piano pratico perchè i soliti scontri di competenza, le solite assurde, dannose gelosie settoriali, commettono ormai il tradizionale errore di inquadrare particolaristicamente ogni aspetto del problema.

Guardiamoci intorno. La pianificazione urbanistica e quella dei trasporti sono evidentemente interdipendenti — chi lo può negare? — e postulano, questi due settori, una stretta, fraterna ed efficace intesa. Ma per quel poco che si è fatto in passato, ognuno ha proceduto gelosamente per suo conto; da una parte i tecnici dei trasporti predispongono piani e studi con la speranza che ad essi si ispirino i tecnici dell'urbanistica, dall'altra gli urbanisti fanno i loro programmi, quando li fanno, senza minimamente tener conto dei citati studi sui trasporti. Il tutto con un logico e grave pregiudizio sui risultati finali.

Una nuova legge urbanistica che veramente voglia salvaguardare gli interessi della collettività, che voglia lodevolmente proiettarsi nel futuro, non potrà non tener conto di questa esigenza, non potrà non far tesoro di queste obiettive, quanto negative, esperienze.

Ma il buongiorno, diciamolo francamente, si vede dalla mattina. Per la stesura della nuova legge urbanistica sarebbe stato doveroso, a mio avviso (e non a mio avviso soltanto) che il Ministero dei lavori pubblici avesse richiesto la collaborazione del Ministero dei trasporti; ci si è invece limitati a chiedere, a *posteriori*, qualche parere. Si noti inoltre che nel progetto di legge in corso di elaborazione è stato addirittura eliminato l'intervento del Ministero dei trasporti nell'approvazione dei piani regolatori, mentre, per un efficace coordinamento proprio dei trasporti urbani, sarebbe stato opportuno che si fosse chiesta la collaborazione del Ministero dei trasporti, e quindi dei tecnici di quel Ministero, non soltanto per i piani regolatori interferenti con gli impianti ferroviari (come era un tempo) ma in una linea assai più generale, poichè è ovvio che un piano regolatore non è mai tale se non si inserisce in un efficace sistema di trasporti.

Per la nuova legge urbanistica che noi in vochiamo, e che speriamo sia realizzata su iniziativa del Governo (ma non è escluso che, a un certo determinato momento, qualche senatore che la pensi come me possa anche muovere le acque attraverso un'iniziativa parlamentare) per la nuova legge urbanistica — dicevo — ritengo che si dovrà costituire intanto una Commissione, o comunque un ristretto collegio di esperti, fra i quali figurino gli esperti ed i tecnici di economia dei trasporti, che possano esaminarne il testo ed esprimere il proprio autorevole parere.

Mi limiterò a citare alcune delle questioni che essi dovranno affrontare, e che sono di vitale interesse per i futuri programmi in materia di trasporti, questioni che, secondo i tecnici dei trasporti, sembra non siano state sufficientemente esaminate nella compilazione del progetto della legge urbanistica:

1) Modalità con cui lo Stato può intervenire nella pianificazione predisposta dagli enti locali, fin dalla prima fase di progettazione, allo scopo di proteggere gli interessi statali, pur non vincolando le autonomie locali; 2) modalità di intervento dello Stato in sede di pianificazione urbanistica, nel caso che esso contribuisca al finanziamento delle opere pubbliche di interesse locale; 3) modalità per l'inserimento dei tecnici statali qualificati anche nelle pianificazioni urbanistiche già avviate verso la realizzazione.

Del resto, quanto chiedono i tecnici dei trasporti è perfettamente coerente con lo spirito della vecchia legge 17 agosto 1952, n. 1150, nella quale (come è noto) si affermava che, qualora fossero interessati gli impianti ferroviari, i piani regolatori, sia quelli comunali sia quelli territoriali di coordinamento, avrebbero dovuto essere approvati di concerto fra il Ministero dei lavori pubblici e quello dei trasporti. Un tempo i trasporti ferroviari erano in una posizione pratica quasi di monopolio; oggi le cose sono notevolmente cambiate.

L'aumento della motorizzazione privata, la sproporzione fra traffico e capacità delle strade urbane e suburbane hanno imposto il coordinamento con gli organi tecnici del Ministero dei trasporti; ne è derivata anche la necessità di un aumento degli investimenti statali in tutti i settori dei trasporti pubblici. Nè poteva essere diversamente; i gravi problemi del traffico urbano non si potranno risolvere mai senza la costruzione — come abbiamo detto — di linee metropolitane veloci e indipendenti dal movimento di superficie e senza la disciplina della penetrazione in città delle linee suburbane e dei mezzi privati.

È quindi evidente che un sano coordinamento fra trasporti urbani e suburbani, con la costruzione di linee metropolitane, con l'arretramento conseguente dei capolinea delle stazioni ferrotranviarie, con la costruzione di adeguati posteggi alle stazioni principali delle linee metropolitane, incide in modo determinante sulla compilazione e sullo studio di un piano regolatore. L'assenza del Ministero dei trasporti appare pertanto

anacronistica in sede di predisposizione di un piano urbanistico.

Si pensi d'altra parte, per un istante, all'attuale ripartizione dei compiti in materia di trasporti. Le Amministrazioni pubbliche a livello statale che attualmente si interessano di trasporti sono il Ministero dei lavori pubblici e il Ministero dei trasporti; a quest'ultimo sono attualmente attribuite, fra le altre, anche le seguenti mansioni, riguardanti direttamente la pianificazione urbanistica: intervento vincolante all'atto dell'approvazione dei piani regolatori comunali e intercomunali, quando questi piani interessino impianti ferroviari; concessione della costruzione ed esercizio della metropolitana di Roma e alta vigilanza tecnica sulle metropolitane delle altre città; concessione di stazioni per autolinee; vigilanza tecnica integrale su tutti i mezzi di trasporto pubblico su strada, rotaia e acque interne.

A queste mansioni altre se ne aggiungono nel caso che venga riconosciuta la necessità di un intervento finanziario da parte dello Stato per risolvere i gravi problemi di circolazione che interessano le nostre più grandi città. (Il disegno di legge precedentemente predisposto dal Ministero dei trasporti per la costruzione della metropolitana di Napoli costituisce un esempio di questo tipo di intervento). Poichè però, per il dovuto rispetto delle autonomie degli enti locali, a questi deve essere affidato il coordinamento della pianificazione urbanistica anche con le reti delle linee di trasporto, è evidente la necessità di definire con maggior precisione ed urgenza entro quali limiti e quali poteri si possano esplicitare gli interventi del Ministero dei trasporti nella predetta pianificazione, allo scopo di tutelare, a livello statale, gli interessi della collettività. A questo riguardo è bene ricordare che gli investimenti statali nel settore dei trasporti costituiscono una parte sostanziale della spesa pubblica da prevedere in una programmazione economica. È quindi di estremo interesse che tecnici specializzati delle Amministrazioni dello Stato intervengano direttamente con criteri uniformi, sia pure in forma consultiva, nella pianificazione urbanistica affinché

non ne risultino pregiudizi agli interessi più generali della società.

Del problema, cari colleghi, di una più razionale disposizione di competenze in materia di trasporti tra Ministero dei lavori pubblici e Ministero dei trasporti, mi sono occupato molte volte. In questi giorni a Stresa, nella Conferenza annuale che si tiene in quella città, vi è stato un intervento del Ministro dei lavori pubblici Sullo, il quale, partendo dai dati relativi agli incidenti stradali e alla necessità di dover regolare la situazione dei trasporti su strada, ha prospettato la necessità di creare il Ministero del traffico, cioè un Ministero il quale raggruppi in sé le competenze dell'Ispettorato della motorizzazione civile, di quello della viabilità minore e dell'A.N.A.S. In sostanza un Ministero nuovo, il quale dovrebbe avere la funzione di rivedere tutto quanto il settore del traffico nazionale.

Noi apprezziamo l'intervento del ministro Sullo, il quale ha detto su questo argomento una parola che prima non era stata detta. Era stata detta all'epoca in cui il nostro Presidente era Ministro dei trasporti, quando presentò quel disegno di legge per il quale passavano intanto al Ministero dei trasporti la viabilità minore e le nuove costruzioni ferroviarie. Il ministro Sullo, dunque, ha parlato di un nuovo Ministero. Io sono assolutamente contrario, e spero di non essere il solo, alla creazione di un altro Ministero; non ce n'è nessuna necessità.

Voce dall'estrema sinistra. Sono già troppi i Ministeri.

ANGELINI ARMANDO. Vedete — onorevoli colleghi — che si debba finalmente mettere a posto l'Ispettorato della motorizzazione civile, è necessario. Noi abbiamo attualmente, nel Ministero dei trasporti il settore delle Ferrovie dello Stato, il settore dell'Ispettorato della motorizzazione civile, che si occupa anche delle linee in concessione e si occupa poi di tutti gli altri settori, navigazione interna, funicolari eccetera. Poi abbiamo il Ministero dei lavori pubblici, dove c'è ancora, per quanto riguarda le

Ferrovie dello Stato, la Direzione generale delle nuove costruzioni ferroviarie.

Permettete che faccia un ragionamento, ora, io mi domando e vi domando, come mi sono sempre domandato: chi è che regola la costruzione? Chi regola la funzione? Prima di parlare di costruzione, bisogna vedere la funzione. Se uno di noi vuole fare la sua casa di abitazione, riunisce la propria famiglia e stabilisce di quante stanze deve essere fatta e con quali servizi. Dopo avere stabilito la funzione che si richiede a quella casa, si chiama l'architetto e si fa fare il progetto.

Quando si fa una scuola, si deve stabilire prima a quali funzioni essa dovrà assolvere; lo stesso per la costruzione di una pretura, di un ospedale; la funzione regola la costruzione.

C A R E L L I . Ma la funzione è limitata purtroppo dalla disponibilità finanziaria.

A N G E L I N I A R M A N D O . Questo è un problema secondario perchè la disponibilità finanziaria sarà comunque la stessa sia per il Ministero dei lavori pubblici che per il Ministero dei trasporti.

Oggi invece si regola la funzione da una parte e la costruzione da un'altra e questo ha ripercussioni negative enormi.

Guardate, per esempio, le linee in concessione. Durante cinque anni che sono stato Ministro dei trasporti ho soppresso quattromila chilometri di linee secondarie.

C A R E L L I . Hai fatto male.

A N G E L I N I A R M A N D O . Ho fatto benissimo, tanto è vero che le popolazioni si sono ritenute soddisfatte.

C A R E L L I . Ma hanno fatto le strade.

A N G E L I N I A R M A N D O . Perchè, prima di interrompere, non aspetti che io parli? Quando io dicevo, ad esempio, che c'erano da sopprimere le calabro-lucane per le quali lo Stato paga il 90 per cento del *deficit*, i tecnici mi hanno risposto: bisogna

fare le strade. Quindi l'Ispettorato avrebbe dovuto ricorrere al Ministero dei lavori pubblici e segnalare l'opportunità di fare quelle strade, per cui siamo ancora nella situazione che molte di queste linee concesse, che potrebbero essere modificate o soppresse, pesano sul bilancio dello Stato, che copre il loro *deficit* di esercizio.

Non bisogna mettersi dunque nelle condizioni di dover creare un nuovo Ministero, il Ministero del traffico, poichè abbiamo già le strutture e soprattutto i funzionari capaci, ed io ne faccio testimonianza perchè ho vissuto con loro per cinque anni e so la loro capacità, la loro competenza, il desiderio che essi hanno di svolgere la loro attività nel miglior modo possibile, senza peraltro doversi trovare nell'impossibilità di procedere perchè a un certo punto la competenza passa ad altri.

Ripeto, quindi, che non è necessario fare un altro Ministero; basta concentrare nel Ministero dei trasporti la competenza per la costruzione delle nuove linee ferroviarie, per l'A.N.A.S. e per la viabilità minore ed ordinaria.

Il Ministero dei lavori pubblici fin dalle sue origini ha avuto ed ha le funzioni di controllo tecnico; è logico che, quando si fa un progetto, per vedere se tecnicamente risponde ai requisiti necessari, il Ministero e il Consiglio superiore dei lavori pubblici esprimano il proprio parere. Nessuno vuole defraudare il Ministero dei lavori pubblici di questa sua fondamentale competenza, cioè della competenza tecnica, che il Ministero medesimo ha avuto sin dal momento della sua creazione.

Un breve cenno, ora, al problema dell'acceleramento delle comunicazioni ferroviarie.

In questo momento il mondo richiede velocità e basta guardarsi intorno per constatarlo. Proprio in questi giorni abbiamo letto della possibilità di andare e tornare in aereo dall'Europa a New York in sei o sette ore. Le autostrade vengono create per adempiere ad una funzione di rapido collegamento; la velocità che si raggiunge sulle autostrade non è certamente quella che si può raggiungere sulle strade ordinarie.

Velocità dunque; ma non vogliamo proprio far niente per quanto riguarda la velocità delle ferrovie? Molto non si potrà fare, perchè il trasporto ferroviario ha le sue esigenze, che noi tutti conosciamo. Ma qualche cosa mi pare che si potrebbe realizzare anche in questo settore.

Noi abbiamo l'Autostrada del Sole che da Milano arriva fino a Firenze e da Roma arriva fino a Napoli; pare che alla fine del 1964 sarà terminato il collegamento da Firenze a Roma, quindi l'autostrada andrà direttamente da Milano a Napoli.

Ebbene, sulla linea ferroviaria Milano-Napoli, che va quasi parallelamente alla autostrada, qualche cosa si può e si deve fare. Sul tratto Milano-Bologna si va a discreta velocità, e così pure sul tratto Bologna-Prato. Però il tratto Firenze-Roma, che, come voi sapete, è stato progettato circa 60 anni fa, segue le anse del fiume!

Il Ministero dei trasporti ha studiato il modo di poter accelerare la comunicazione Firenze-Roma per far sì che la Milano-Napoli divenga veramente una linea ferroviaria direttissima, e questi studi — fatti dal Ministero dei trasporti quando io ero Ministro — hanno stabilito in maniera concreta e precisa, portando i dati relativi, che la linea Firenze-Roma può essere modificata in modo tale che la distanza ferroviaria tra le due città diminuisca di 53 chilometri.

Voce dalla sinistra. E per il Mezzogiorno cosa facciamo?

ANGELINI ARMANDO. Per il momento pongo uno dei tanti problemi; non li posso certo porre tutti insieme. Però se le ferrovie porteranno a Napoli con una maggiore velocità, anche il Mezzogiorno ne trarrà vantaggio.

Pensate quale economia potrebbero realizzare le ferrovie nel trasporto merci e nel trasporto passeggeri con una diminuzione di 53 chilometri di linea ferroviaria, pensate quanto tempo si potrebbe risparmiare: circa un'ora. Quindi noi ci troveremo ad avere in quel settore, proprio a lato dell'Autostrada del Sole, una linea ferroviaria

che potrebbe, come primo risultato, dare la possibilità alle Ferrovie dello Stato di accelerare i tempi per arrivare nelle città maggiori; in questo momento parlo delle città maggiori del nostro Paese: Milano, Bologna, Firenze, Roma, Napoli. Questo progetto è rimasto fermo; diciamo francamente che ci sono state alcune opposizioni della città di Arezzo perchè questa linea toglierebbe appunto l'ansa di Arezzo. Ma pare a me che queste opposizioni, con tutto il rispetto che devo a una città come Arezzo, non dovrebbero preoccupare perchè naturalmente tutti i treni che attualmente fermano ad Arezzo passerebbero da Arezzo. Quando infatti si è fatta la direttissima Bologna-Prato, Pistoia dove è rimasta? Pistoia è rimasta fuori della linea, ma oggi i servizi per Pistoia ci sono; domani ci saranno tutti i servizi di tutti i treni che debbano fermare ad Arezzo; fermeranno ad Arezzo sia per il servizio merci come per quello passeggeri. Ma se poi pensate che, perlomeno durante la notte, una quantità notevole di treni celeri, una quantità notevole di merci non hanno bisogno di passare dalla città di Arezzo per arrivare a Roma, voi comprendete perfettamente l'importanza che avrebbe la realizzazione di questo progetto.

Ho voluto citare questo esempio, che non è certo l'unico, ma che è il tipico esempio di una possibilità immediata di acceleramento delle comunicazioni ferroviarie. Di certo anche le altre linee ferroviarie, la tirrenica, quella adriatica e quelle che dal Tirreno vanno all'Adriatico, devono essere possibilmente accelerate; ma l'esempio tipico è quello che vi ho denunciato.

DE LUCA LUCA. E, per esempio, la Cosenza-Paola?

ANGELINI ARMANDO. Quella è un'altra cosa. (*Interruzione del senatore De Luca Luca*). Se noi riteniamo di potere, attraverso un esame della situazione, affrontare tutti i problemi ferroviari, staremo qui fino al giorno di Natale: questo è chiaro,

DE LUCA LUCA. Non tutti, ma, quando lei ci parla di risparmiare una ora tra Roma e Firenze, io le dico: facciamo prima la Cosenza-Paola. Questo è il punto. (*Interruzione del senatore Carelli*).

ANGELINI ARMANDO. Ma permettete anche che vi dica che in tutti i problemi vi sono principi di priorità. La Cosenza-Paola servirà a poche decine di migliaia di persone e l'altra a molte centinaia di migliaia di persone. (*Interruzioni dalla estrema sinistra*). In ogni modo ho voluto fare un accenno, ho schematizzato uno dei più importanti aspetti del settore ferroviario: accelerare la grande linea che porta verso il sud, la Milano-Napoli. Per questo motivo prego il Ministro dei trasporti di esaminare con la massima buona volontà, come del resto ha già fatto in tanti casi, questa necessità: adeguare le ferrovie principali alla concorrenza della velocità degli altri mezzi, cioè a quella dell'aereo e del trasporto automobilistico, specie nelle autostrade. Dobbiamo partire dal principio che le nostre ferrovie debbono elevare la propria velocità, perchè, ricordatevi, le nuove generazioni sono inclini a voler arrivare presto e tenderanno sempre più verso i trasporti celeri, verso l'aereo, verso gli altri mezzi piuttosto che il treno. Ma le nostre ferrovie sono la spina dorsale dei trasporti del nostro Paese e quindi queste mie osservazioni, frutto di esperienze e, direi, di speranza, vanno intese come sereno contributo verso lo studio di problemi che, come gli altri da me discussi — le metropolitane nel quadro e per le esigenze dei trasporti urbani e una più funzionale strutturazione del Ministero dei trasporti — sono fondamentali per la nostra economia; postulano, quindi, un'attenta cura e debbono essere risolti nel miglior modo possibile. (*Applausi dal centro*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Salerno, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato. Si dia lettura dell'ordine del giorno.

ZANNINI, Segretario:

« Il Senato,

considerato che, tra i problemi più gravi che ostano allo sviluppo industriale, sociale ed economico della Calabria, vi è l'arretratezza e la insufficienza dei mezzi di trasporto;

considerato che è stato deciso il trasferimento allo Stato (per fine di concessione) delle ferrovie a scartamento ridotto, tenute, finora, in gestione dalla concessionaria Società delle strade ferrate del Mediterraneo (ferrovie Calabro-Lucane);

considerato che — come è nel voto delle popolazioni interessate — tale trasferimento e ammodernamento comporta anche la trasformazione e sostituzione delle linee a scartamento ridotto in linee a scartamento ordinario;

ritenuto che, a tale trasformazione, per talune linee, non possono riuscire di ostacolo alcuni dislivelli o pendenze, oggi (come altrove è avvenuto) facilmente superabili a mezzo della tecnica e della elettrificazione,

impegna il Governo ad accogliere, finalmente, le antiche, legittime aspirazioni delle popolazioni della zona del Pollino (in provincia di Cosenza) e della Lucania, comprendendo, nel piano di sviluppo e di ammodernamento, di cui alla legge n. 311 del 1962, la trasformazione (da linea a scartamento ridotto in linea a scartamento ordinario) della ferrovia Spezzano Terme-Castrovillari-Lagonegro, procedendo altresì alla sua elettrificazione, ed accelerando l'approvazione della nuova linea ferroviaria Paola-Cosenza ».

PRESIDENTE. Il senatore Salerno ha facoltà di parlare.

SALERNI. Onorevole signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, mi sia consentito, innanzitutto, ringraziare il senatore Armando Angelini, per avermi offerto l'occasione d'introdurre, con l'accenno fattone nel suo intervento, questo mio discorso, che attiene proprio al pro-

blema delle ferrovie meridionali. Sono lieto di trattare questo tema perchè, da palesi cenni, vedo consenziente l'Assemblea, composta non soltanto da meridionali ma anche da uomini onesti e obiettivi dell'Italia centrale e settentrionale, dai quali questo problema è molto sentito.

In sede di discussione del bilancio del Ministero dei trasporti abbiamo assistito, nelle decorse sedute, anche a interventi di carattere regionale, in favore di questa o quella Regione, quali la Liguria, il Piemonte, la Sicilia, la Calabria. Il mio intervento, ad essi riportandosi, si rende tuttavia necessario per alcune precisazioni, per alcune integrazioni, oltrechè — mi sia consentito dirlo — per alcune rettifiche utili alle aspirazioni delle popolazioni di un settore sacrificatissimo del mio collegio (quello di Castrovillari) e dell'intera Italia meridionale, dalla Lucania alla Calabria, alla Sicilia. Tali aspirazioni ben si inquadrano nel problema più generale della politica dei trasporti, essendo evidente che il piano di rinnovamento, di riclassamento, di ammodernamento delle ferrovie (nel quadro del « piano decennale ») deve tendere, secondo la lettera e lo spirito della legge 27 aprile 1962, n. 211, anche al potenziamento delle stesse. Il che non può avvenire senza integrare le carenze, le lacune, anzi i salti, addirittura, che si riscontrano nella rete e che non sussistono soltanto in Piemonte, ma anche in altre regioni: in modo più grave e più oltre non tollerabile in Calabria, dove, come avete sentito nell'accorato appello di un altro senatore calabrese, le ferrovie sono ancora nello stato in cui si trovavano circa un secolo fa (così nel settore jonico come in quello adriatico, nonostante la grande importanza di linea anulare oltrechè di smistamento di questi ultimi versanti) oppure vi è addirittura carenza di ferrovie o quasi, poichè alcune di esse si trovano in condizioni tali da poterle considerare come inesistenti.

Qui ci si viene a parlare di una rettifica di tracciato di una ferrovia toscana per eliminare l'ansa di Arezzo: è una proposta rispettabilissima, questa, fatta dall'ex Ministro dei trasporti, senatore Armando Angelini; ma, naturalmente, deve essere subordinata,

così come hanno opportunamente detto con le loro interruzioni alcuni colleghi, all'attuazione di cose più necessarie, alla costruzione e all'ammodernamento di linee di vitale importanza per le regioni che sono addirittura sprovviste di ferrovie.

In particolare la lotta che noi socialisti da tempo conduciamo per la rinascita dell'Italia meridionale in genere e della Calabria in specie — soprattutto per quanto concerne l'impegno dello Stato a finanziare un piano di rinascita economica e sociale — ci porta a denunciare la inadeguatezza dei servizi di collegamento nella parte centrale o mediana di quelle regioni con il resto del Paese e a chiedere, conseguentemente, interventi dello Stato nel settore dei trasporti. Essi dovranno avere carattere di priorità e procedere senza ulteriori indugi, e non già seguire con ritardo (se pur seguono, come purtroppo l'esperienza insegna!), dato che noi stiamo aspettando da oltre un cinquantennio che l'annoso e gravissimo problema delle comunicazioni sia risolto, non essendo più oltre tollerabile che esso sia ancora procrastinato, nonostante si sia oggi nel tempo dell'aviazione, la quale effettua il trasporto di uomini e di merci in maniera rapida e confortevole, e lo eserciterà ancora meglio, a velocità supersonica, nell'immediato futuro. Noi, invece, in Calabria, siamo pressochè allo stato primordiale, al tempo in cui si ebbero a tracciare poche linee ferroviarie, le quali poi sono rimaste quelle che erano, tranne quella tirrenica, come appresso più specificamente rileverò.

Questo è doloroso doverlo dire, ma è necessario che si dica in quest'alto Consesso, dove la voce dell'Italia meridionale, la voce di queste sacrificate popolazioni deve essere finalmente ascoltata ed accolta dopo essere stata trascurata per troppo tempo.

In tutti questi anni abbiamo chiesto al Governo, ai Ministri dei trasporti, alla Cassa per il Mezzogiorno di tener presente la particolare condizione in cui versano le regioni meridionali e di provvedere a riparare, con ritmo il più possibile celere, i torti che i precedenti governi, monarchici e fascisti, avevano ad esse fatto, obliterandole per tanto tempo.

La particolare situazione dell'Italia meridionale, e della Calabria in specie, impone dei doveri allo Stato: di farla entrare, cioè, maggiormente nel novero delle provvidenze della citata legge 27 aprile 1962, numero 211, che prevede il piano di ammodernamento e di potenziamento delle ferrovie per un ammontare di ben 1.500 miliardi (piano da realizzarsi in due tempi, ciascuno di un periodo di anni cinque), ma in cui noi calabresi, almeno per quanto attiene al primo periodo, non figuriamo compresi.

La particolare situazione della Calabria impone che ciò sia fatto, non potendosi più oltre considerare e mantenere come una nuova Vandea tale gloriosa regione: gloriosa per il suo passato di civiltà risalente ai tempi della Magna Grecia; gloriosa per la sua storia risorgimentale, e meritevole di miglior sorte per i sacrifici e le rinunce in tutti i campi sopportati, ma che, oggi, vanno al di là di ogni umana sopportazione, di ogni rispetto sociale e postulano perciò immediata riparazione e giustizia.

Il Partito socialista si è battuto in questi anni e continuerà a battersi per il sollecito e non ritardabile ammodernamento delle ferrovie nell'Italia meridionale e nella Calabria in specie; per un allargamento della rete statale, con la costruzione di nuovi tronchi ferroviari, che purtroppo mancano. Qui non si tratta di accorciare le distanze! Qui si tratta di creare il presupposto delle infrastrutture, per poter far viaggiare i meridionali, i calabresi, in modo degno della moderna civiltà e non come ... animali!

P E Z Z I N I . Ma non esageriamo!

D E L U C A L U C A . Non sono esagerazioni! Quelle regioni si trovano in condizioni vergognose!

S A L E R N I . Venite a vedere: vi vincerete dello stato di arretratezza e quindi di depressione in cui si trovano le mie zone!

G U A N T I . Sono stati costruiti solo quei pochi tronchi che convenivano, e gli altri sono stati tralasciati!

D E L U C A L U C A . Sono condizioni di inciviltà, quelle in cui si tengono queste regioni!

S A L E R N I . Sono condizioni che disonorano il nostro Paese, lasciatemelo dire!

D E L U C A L U C A . Ecco perchè Fanfani ci è venuto due volte!

S A L E R N I . Il nostro Partito, dicevo, si è battuto e continuerà a battersi per ottenere nuovi e più moderni impianti di stazioni e per la sostituzione dell'armamento, che è pericoloso per la stessa sicurezza della vita umana, con uno più idoneo a reggere al traffico dei convogli, perchè quello attuale non può sostenere un transito di convogli che è insopportabile, come ne è indice la stazione di Paola, dove transitano più di cento convogli al giorno, per trasporto merci e passeggeri.

Possiamo, tuttavia, dire che solo in minima parte abbiamo visto avviare a soluzione uno dei tanti annosi problemi; mi riferisco all'exasperante, per lentezza, costruzione del secondo binario della Battipaglia-Reggio Calabria. Sono anni che hanno avuto inizio questi lavori e bisogna, per la verità, darne merito al Parlamento, che ha approvato la legge, e all'Amministrazione che l'ha cominciata ad attuare. Ma noi vediamo che questi lavori, purtroppo, senatore Angelini, procedono con il ... contagocce! Io mi rendo conto delle difficoltà geofisiche, mi rendo conto degli scavi profondi che bisogna fare in montagna per i trafori; ma ciò non può costituire motivo plausibile perchè, effettivamente, non si debba accelerare tale costruzione.

In tanto è stato possibile ottenere questo secondo binario, onorevoli colleghi, in quanto fortunatamente la Calabria è allacciata alla Sicilia, perchè, altrimenti, non avremmo ottenuto nemmeno questo secondo binario!

Io sentivo chiedere ieri, dal banco della estrema destra, da un rispettabile parlamentare calabrese, la costruzione di un terzo binario, sulla Reggio-Napoli. Mi accontente-

rei che venisse compiuta la costruzione del secondo ... e al più presto! Riparleremo, tra breve, del terzo binario e indicheremo dove esso dovrebbe essere più idoneamente costruito, anche per un principio di giustizia distributiva.

Sicchè, dicevo, dobbiamo ringraziare la limetrofa nobile Regione siciliana se proprio non siamo stati del tutto negletti, perchè al trimenti saremmo stati considerati del tutto come *quantité négligeable*.

Il problema ferroviario in Calabria e quello delle sue strutture sostanziali può quindi dirsi ancora insoluto, e non sappiamo fin quando lo sarà, se ci si continuerà ad opporre i vecchi stantii motivi (validi, purtroppo, per noi meridionali e per noi calabresi in particolare) che all'attuazione dei programmi ostano le ristrettezze di bilancio, le quali invece evidentemente non sussistono altrove, giacchè, dove convenienze commerciali o industriali lo sollecitano, le voci di bilancio si dilatano ... elasticamente a dismisura! E noi? Noi, dopo anni di attesa, non riusciamo ad avere il minimo indispensabile!

D'altronde, se, come si obietta, il nostro traffico è ridotto (e, quindi, come suol dirsi, non risulta redditizio), è anche vero che, con l'aumento della rete, potrà anche aumentare il traffico, approssimandosi, quanto meno, e poi eguagliandosi a quello delle altre regioni. Ciò potrà valere anche ad evitare il dissanguamento, per emigrazione, della nostra mano d'opera il quale tanto male ha fatto e tanto male ancora farà all'agricoltura, che è l'altra cenerentola d'Italia.

La soluzione dei problemi ferroviari, così impostata, non potrebbe non giovare allo sviluppo economico delle regioni meridionali, che, a parole, è auspicato da tutti. È necessario, quindi, che l'Italia meridionale fruisca, in larga misura, delle provvidenze previste dal piano di ammodernamento delle ferrovie.

Passo al secondo problema, non meno scottante e di fondamentale importanza: quello dell'adeguamento della rete ferroviaria, perchè questa possa sempre meglio corrispondere alle esigenze del traffico. In Calabria la rete ferroviaria versa in condizio-

ni penose, in condizioni su cui sarebbe meglio tacere, perchè esse disonorano un popolo civile come il nostro, secondo l'accenno da me fatto a seguito della interruzione del senatore Pezzini.

DE LUCA LUCA. Certe stazioni sono ancora illuminate a petrolio!

SALERNI. Onorevole senatore, in provincia di Cosenza vi sono stazioni sprovviste persino dei servizi igienici: la sua nuova, opportuna interruzione mi spinge a dirlo; e uno di quei disgraziati capi-stazione mi scongiurava, di recente, di esser messo in grado di espletare in condizioni umane il proprio servizio, dotando appunto l'edificio in cui è costretto a lavorare dei servizi di decenza, essenziali soprattutto per chi ha famiglia! Questa è la situazione, senatore Angelini! Ella, se avrà la ventura (come le auguro) di tornare a dirigere il Ministero, sappia fin d'ora che avrà visite frequenti da parte mia, per la prospettazione e la richiesta della risoluzione dei problemi ferroviari in Calabria, ossia nella mia terra di origine, a cui mi sento profondamente legato e onorato di appartenere.

La rete ferroviaria in Calabria è tale quale era all'origine con le sue modeste costruzioni. Non disconosciamo le difficoltà naturali, che ostacolano i lavori di ampliamento; ma questo (insisto) non è un motivo sufficiente per concorrere (è un concorso... colposo!) al mantenimento dello stato di arretratezza di una regione che — secondo quanto si sente continuamente dire dagli operatori interessati — non sarà possibile industrializzare finchè il problema dei trasporti non venga risolto. Il problema dei traffici è, com'è noto, essenziale per il processo di industrializzazione; quindi, se vogliamo veramente e seriamente industrializzare il Mezzogiorno d'Italia, è indispensabile risolvere il problema del traffico. Chè se, poi, anche la promessa di industrializzazione è una beffa (come lo sono state finora le nuove costruzioni ferroviarie, da cui ci vediamo ingiustamente esclusi), non parliamone più in attesa che maturino nuovi eventi! Mi ri-

fiuto di credere che si voglia o che si persista in simile iattanza!

Bisogna creare le infrastrutture (strade, ferrovie, porti, aeroporti). Mi sia consentito sottolineare che non si può impostare e risolvere il problema del Mezzogiorno d'Italia senza prendere nella dovuta considerazione anche il settore portuale e aeroportuale. È noto infatti che sarebbe possibile alleggerire i traffici interni del Mezzogiorno, ricorrendo ai trasporti anche marittimi e aerei. Mi riallaccio all'intervento del senatore Caron e mi domando per quale ragione la Calabria non debba essere presa in considerazione per la costruzione e la sistemazione di aeroporti! Da Milano a Napoli è possibile arrivare in due ore, ma da Napoli a Cosenza noi impieghiamo ancora un tempo inimmaginabile rispetto al ritmo moderno dei trasporti, e cioè dalle 5 alle 7 ore, anche per effetto della permanenza nello stato attuale (nonostante la legge 28 luglio 1960, numero 851) della malaugurata ferrovia Paola-Cosenza, di cui riparlerò in seguito e che, legittimamente, ha suscitato le proteste del collega onorevole senatore De Luca. Egli ha fatto presente poc'anzi quale sia la situazione in cui tale ferrovia versa. Noi, perciò, abbiamo anche questi problemi da risolvere nel quadro della discussione del bilancio dei Trasporti, se veramente di trasporti si tratta! E passo alla trattazione di un altro tema. In questa sede si è parlato dell'istituzione di un nuovo Ministero, del Ministero della viabilità, in riferimento ad analogo interessamento del Ministro dei lavori pubblici nella recente Conferenza del traffico. Io sono contrario a tale nuova istituzione, soprattutto al fine di mantenere con concezione unitaria l'amministrazione dei trasporti, che dovrebbe comprendere, oltre alle ferrovie, il settore della viabilità ordinaria, i porti, gli aeroporti, la navigazione interna. Lo smistamento di competenze, mi sia consentito dire, era soltanto concepibile all'inizio della nostra unificazione nazionale. Noi abbiamo ancora la legge sui lavori pubblici del 1865 con disorganici aggiornamenti e integrazioni di competenze, di attività, di servizi. In conseguenza di ciò si è verificata una divisione, anzi uno sdoppiamento di competenze (tra

il Ministero dei lavori pubblici e quello dei trasporti) che ha nuociuto, anziché giovare, alla visione unitaria e alla soluzione organica dei problemi inerenti ai traffici, i quali, per la loro moderna, crescente intensità, richiedono indirizzo unico, essendo gli uni agli altri complementari, senza soluzione di continuità anche per quanto attiene ai trasporti aerei, come i recenti provvedimenti legislativi hanno dimostrato.

Tutti questi, onorevoli colleghi, sono problemi di fondo, che io ho avuto tempo di studiare e che ho l'onore di esporre sommariamente, in sede di discussione del bilancio dei Trasporti. La mia lunga carriera giuridica, nel settore del diritto pubblico e nel campo amministrativo, mi ha tante volte fatto considerare la necessità di un riesame strutturale legislativo, in tali settori, in cui, naturalmente, vengono a determinarsi tante interferenze di competenze, che spesso si intersecano, ritardando l'espletamento dell'attività amministrativa e quindi la risoluzione di problemi tecnici.

Ciò, comunque, non giustifica la situazione di esasperante lentezza con cui vengono impostati e risolti i problemi che interessano l'Italia meridionale, la cui soluzione è spesso ostacolata da forze estranee e controproducenti. Lo Stato non può più oltre prestarsi alle manovre speculative della grande industria e del grande capitale, onorevoli colleghi, perchè il popolo è stanco di attendere; e noi, che siamo in contatto continuo con il popolo, denunciando lo stato di pericolo che potrebbe determinarsi per l'attesa, che non potrebbe più oltre essere elusa, senza determinare gravi conseguenze. Noi siamo qui per esprimere l'ansia, le aspirazioni delle genti meridionali al Parlamento, il quale è una grande istituzione, non foss'altro perchè serve come valvola di sicurezza di ciò che potrebbe esplodere come moto inconsulto del popolo, il quale, se veramente sovrano, deve poter manifestare la propria volontà e ottenere il riconoscimento dei propri legittimi diritti. Io non mi permetto di ricordare quello che il popolo, preso dalla disperazione, tante volte è capace di fare. Basta che io mi richiami, per tutti, ai gravi, luttuosi fatti di Melissa. Sarà stato in altro campo, nel campo dell'agricoltura,

che tale evento ha trovato le proprie cause; ma ciò non esclude che io debba denunciare nel Parlamento italiano, in questa Assemblea del Senato, la situazione veramente grave che è venuta a determinarsi in Italia meridionale, nella Calabria, dove vi sono popolazioni che non riescono ad ottenere il minimo indispensabile come ragione di vita. Questa è la situazione che denunciavamo e che prego il Senato di considerare nel procedere all'approvazione dei bilanci, i quali, pur nella loro ristrettezza, debbono necessariamente tenere presente la situazione reale delle popolazioni meridionali, per evitare che la disparità tra regione e regione di uno stesso Stato continui a permanere, senza una proposta che si trasformi in legge, senza una legge che si trasformi in attività, senza un'attività che renda produttivo e utile l'umano divenire!

Mi accingo, ora, a parlare di un altro aspetto dei problemi che mi sono proposto di trattare nel mio intervento: del problema delle ferrovie in concessione, di cui ha fatto oggetto di discussione anche il senatore Angelini. Premetto, e ne spiegherò i motivi, di essere contrario alla soluzione da lui prospettata. Egli ha dichiarato di aver soppresso, quando era Ministro, una quantità di linee secondarie, perchè considerate anti-economiche, e di averle fatte sostituire da servizi automobilistici, per giunta concessi a imprese private.

Questa non è una soluzione, sia per motivi di ordine psicologico che per motivi di ordine sostanziale.

Di ordine psicologico, perchè bisogna avere contatto continuo con le popolazioni meridionali, per comprendere come anche un giocattolo di ferrovia o le ferrovie giocattolo (come possono qualificarsi le calabro-lucane) possano rappresentare, per le popolazioni medesime, una speranza in un avvenire migliore, configurato nella loro trasformazione in ferrovie ordinarie. Mi si potrebbe obiettare che non è questo il tempo di considerazioni psicologiche o retoriche; ma queste considerazioni dobbiamo pur farle, tanto più che esse si intrecciano a considerazioni di ordine sostanziale che diventano di ordine economico, poichè l'ammodernamen-

to di una ferrovia determina uno stato di benessere che non può non propagarsi a tutto il corpo della Nazione.

E vengo alla gestione privata delle ferrovie a scartamento ridotto. Anzitutto debbo rilevare che questo problema riguarda non solo la Calabria, ma anche la Lucania e, in parte, la Puglia. Vi è, infatti, una rete delle calabro-lucane che va da Lagonegro (e, in quei pressi, vi è una interruzione nei pressi di Rivello per un ponte mai, vergognosamente, ricostruito dal 1942, che obbliga a disagiata trasbordo specie nella stagione invernale) a Castrovillari, a Spezzano Terme, e che si riattacca alle Ferrovie dello Stato nella stazione di Cosenza e prosegue per Catanzaro.

Il problema delle calabro-lucane è grave. Noi socialisti ci siamo sempre preoccupati di risolverlo, chiedendo: che non si ritardi più oltre la presentazione del disegno di legge per il riscatto di quelle ferrovie, per imminente scadenza della concessione col 31 dicembre 1963; che si proceda alla loro statizzazione, per toglierle a quell'industria privata la quale le ha portate alla rovina, pur ricevendo rilevanti contributi dallo Stato sotto minaccia di sospensione del servizio.

Non stiamo a rivangare le colpe: basti porre mente al luttuoso episodio avvenuto nel dicembre 1960 in contrada Fiumarella presso Catanzaro, in cui, appunto per difetto di manutenzione della linea, perirono, purtroppo, settantuno tra studenti e operai che si recavano, rispettivamente, a scuola e al lavoro.

In attesa del provvedimento legislativo è da paventare il peggio! In Italia nulla è definitivo; e dico questo perchè, dopo aver avuto sentore del riscatto delle ferrovie calabro-lucane, adesso pare che non se ne parli più: anzi, dall'intervento di un oratore democristiano mi è sembrato di capire che si desidererebbe che queste ferrovie venissero semplicemente potenziate e ammodernate. Il che mi lascia molto perplesso, poichè questo fatto m'indurrebbe a ritenere che l'onorevole collega, meglio informato di me (attraverso fonti officiose), abbia potuto conoscere che queste ferrovie non verrebbero più riscattate ma sarebbero mantenute in

gestione concessionaria ancora per altro lungo periodo di tempo. Se questo fosse vero sarebbe veramente grave, specie ove si consideri che la nuova concessione o proroga di concessione avrebbe immutato la precedente volontà governativa di riscatto.

Noi socialisti chiediamo, perciò, all'onorevole Ministro dei trasporti un impegno particolare nei confronti di questo annoso e grave problema che, senza ulteriore indugio, deve essere considerato come uno dei più nevralgici della vita economico-sociale dell'Italia meridionale, e della Calabria in ispecie. In particolare, poi, ci riferiamo alla costruzione della nuova linea Paola Cosenza, da tempo progettata e mai attuata, se pur promessa sempre in periodo elettorale. Ogni volta che si fanno le elezioni vediamo riesumare e sbandierare questa famosa ferrovia fantasma, che pure è di capitale importanza per l'intersecazione della trasversale tirrenico-jonica! Ne sentiamo parlare, ma non è mai accaduto che un progetto — e mi pare che ve ne sia qualcuno — sia stato preso in seria considerazione ed attuato in modo tale da corrispondere non soltanto alle aspirazioni della popolazione calabrese, ma anche alle aspirazioni delle popolazioni delle zone limitrofe!

Per quanto attiene, peraltro, alla pretesa antieconomicità di queste linee ferroviarie, tra cui naturalmente comprendo anche quella che più direttamente mi interessa, cioè la Spezzano Terme - Castrovillari - Lagonegro, non potrebbe non obiettarsi che esse vanno considerate non a sè stanti (se venissero considerate in modo separato o autonomo sarebbero veramente, sotto il profilo scientifico, antieconomiche!), ma debbono essere invece considerate come strumento delle future comunicazioni e come strumento dell'industrializzazione della vicina piana di Sibari, dell'*hinterland* calabro-lucano, della conca e del sovrastante massiccio del Pollino. La piana di Sibari ha già formato oggetto di disamina governativa ed ha già ottenuto che il Comitato dei ministri per il Mezzogiorno la considerasse come nucleo di industrializzazione.

Sono venuti tra noi, in Calabria, gli industriali di Milano con tante buone intenzioni, per costruirvi delle cartiere, per impiantarvi degli stabilimenti di conserve e degli opifici; ma poi hanno detto che essi nulla possono realizzare se prima il Governo non provvede alle infrastrutture, a potenziare le ferrovie, a costruire persino il porto di Sibari (perchè quello della vicina Crotone e quello di Taranto non sono sufficienti al riguardo). E perchè non anche l'aeroporto che sarebbe non meno necessario e utile?

A proposito del porto di Sibari, esso dovrebbe penetrare profondamente nell'ansa del golfo di Taranto, in modo da portare, a quelle zone agricolo-industriali, veramente un sollievo. E abbiamo avuto anche (non dico la turlupinatura) l'illusione di vedere un pontone-draga penetrare nel canale attraverso il fiume Crati per fare dei sondaggi in quello che un tempo fu veramente il porto di Sibari, tanto famoso nell'antica Roma perchè la piana di Sibari era il granaio di Roma! Abbiamo visto questa draga fare dei lavori di sondaggio, di penetrazione ... e poi? Poi non ne abbiamo saputo più niente! Questi sono problemi che non possono essere trascurati ma devono essere considerati come problemi di primo e non di ultimo piano! In altri termini, per lo sviluppo industriale di Sibari e della zona, è indispensabile e urgente il rapido, efficiente raccordo ferroviario da Paola a Cosenza in sostituzione della vecchia e pericolosa linea attuale. Ed oltre alla costruzione della nuova famosa ferrovia fantasma, che un serio progetto vorrebbe, per attenuare i disslivelli, modificare nella sua struttura, abbiamo bisogno che la Paola-Cosenza si allacci in modo nuovo con la vecchia, antidiluviana ferrovia di Sibari, perchè da Sibari s'irradiano due linee di sostanziale importanza: quella per il Sud verso Reggio, la Sicilia e quindi l'Africa (il suggestivo continente africano ancora in attesa di sviluppo); quella verso Nord-Est, cioè da Taranto per l'Adriatico, verso Bari, Foggia, Ancona, Bologna, con proiezione verso l'Oriente. Il che implicherebbe, conseguentemente, l'alleggerimento del traffico sulla ferrovia tirrenica. Si evi-

terebbe anche di assistere al transito di treni merci nelle stazioni di Roma, dove per la speciale conformazione della nostra penisola converge la maggior parte dei treni viaggiatori.

La soluzione del problema non sarebbe completa se, oltre al potenziamento della linea ionico-adriatica, non si prendesse in considerazione anche la necessità della costruzione di una terza linea mediana, che io definisco la transappenninica meridionale, e che dovrebbe essere costituita dalla trasformazione in ferrovia ordinaria della linea ferroviaria che va da Spezzano Terme a Lagonegro, per riallacciarla alla ferrovia statale, in quest'ultima località. Anche questa linea, invero, servirebbe da alleggerimento della tirrenica che, pure col doppio binario, non è sufficiente a sopportare l'intenso traffico, di cui ho innanzi parlato, di circa centocinquanta convogli giornalieri. In tale situazione, non ci sentiamo solo parlamentari meridionali, protesi a postulare ciò che ritengono utile alla loro regione, ma (quali dobbiamo essere e, in effetti, siamo) ci sentiamo anche parlamentari che, nella visione unitaria dell'intera economia nazionale, chiedono, nell'interesse comune, che si prendano in considerazione tali stati patologici delle ferrovie, risolvendoli con la costruzione di linee idonee a rappresentare non più un anelito di speranza, un'aspirazione, bensì il sicuro progresso dell'economia meridionale.

A tale proposito mi sia consentito di fare alcune considerazioni di indole tecnica ed economica. La prima considerazione va posta sotto il riflesso delle difficoltà costituite dai forti dislivelli, che, per la rilevante spesa, scongiurerebbero la trasformazione della linea. Più precisamente si oppone che la trasformazione della ferrovia a scartamento ridotto in ferrovia a scartamento ordinario da Lagonegro a Spezzano Terme non sarebbe possibile in quanto si riscontrano sul percorso dislivelli talmente forti che, in alcuni punti, debbono essere superati, attualmente, a mezzo di quattro cremagliere. Ebbene (a parte il rilievo che impossibilità di trasformazione non esistono almeno per il tratto Spezzano-Castrovillari) io

mi permetto replicare che non sarebbe questa la prima linea a scartamento ordinario in Italia, per non parlare dell'estero, ad avere delle cremagliere, tanto più che tale linea ha delle pendenze meno forti di quelle che si riscontrano su altre linee del Nord (come in Alto Adige per esempio). Ciò a prescindere dal considerare la possibilità del superamento di ogni difficoltà a mezzo di trafori nei punti più scabrosi, nonchè a mezzo dell'elettrificazione. Inoltre anche l'adozione antieconomica potrebbe essere superata se fosse incrementato il traffico attraverso la mediana meridionale (la transappenninica). E', comunque, necessario che il problema sia impostato e risolto anche sotto questo profilo. I calabresi non debbono continuare ad accontentarsi di vedere dal basso il progresso senza riceverne gli effetti. Non possono restare, all'infinito, a vedere elettrodotti attraversare i loro territori; ma hanno il diritto di pretendere che l'elettricità, prima che sia portata altrove, rimanga là dove si produce. Vi è il fiume Crati, vi sono tanti altri fiumi che la producono in Calabria, vi sono soprattutto i laghi della Sila. E', perciò, doveroso, oltrechè indispensabile, che l'energia sia utilizzata nei luoghi di produzione prima che portata altrove.

Io credo che, effettivamente, il problema delle ferrovie meridionali, se veramente si vuole risolverlo una volta per tutte, non possa essere impostato che attraverso l'eliminazione delle viete frasi, dei superati *slogans* concernenti l'antieconomicità delle linee. Abbiamo infatti dimostrato che quelle linee possono diventare economiche, che il problema è risolvibile quali che siano le difficoltà da superare. Altrove si fanno trafori imponenti come quello del Monte Bianco; da noi invece ci si arresta di fronte all'ostacolo costituito da una piccola collina e, comunque, da monti meno importanti: questo è assurdo! Se veramente vogliamo eliminare la disparità che sussiste tra le due Italie, che ormai sta diventando una leggenda la quale ha afflitto e umilia le popolazioni meridionali, ponendole in condizioni d'inferiorità nel campo economico, dobbiamo pur risolvere questo problema una

buona volta, operando attivamente anzitutto nel settore stradale e ferroviario, oltre che in quello aereo e portuale.

Onorevoli colleghi, io forse sto abusando un po' della vostra pazienza, ma sono ormai alla fine del mio dire. È la passione che mi spinge, onorevole signor Presidente, senatore Spataro, quella passione che certamente sente anche lei che è abruzzese. Ciò che ho detto per la mia Calabria potrei dirlo anche per il suo Abruzzo, perchè anche l'Abruzzo è una terra di forti; una terra che merita tanta considerazione trattandosi di una terra, come la Calabria, trascurata e silenziosa. Certe volte, però, il silenzio può esplodere anche dalle viscere della terra; può determinare dei boati simili a quelli che sentiamo spesso e che ci regala madre natura, oggi forse più frequenti per sollecitazione di esperimenti atomici! Ebbene, anche senza sollecitazioni atomiche, ma per riflessi di ben altra natura, potrebbe esservi effettivamente un domani migliore per le popolazioni meridionali, le quali (insisto nell'avvertimento!) sono ormai giunte al limite della sopportazione, essendo prive dei più elementari servizi indispensabili al vivere civile. Tanto più indispensabili sono tali servizi, in quanto costituiscono presupposti del processo d'industrializzazione che in tante occasioni si è dichiarato di voler promuovere nella regione calabrese! Ed è veramente ora che ciò avvenga! Anche durante il cosiddetto periodo del « miracolo economico » noi non abbiamo visto niente; abbiamo visto le briciole, se pure queste briciole sono arrivate nell'Italia meridionale! Noi, che avevamo diritto ad avere il 60 per cento degli investimenti, ne abbiamo avuto solo il 40, perchè il resto è andato al Nord! E perchè è andato al Nord? Perchè noi non abbiamo le macchine, il ferro, il cemento e, soprattutto, perchè non abbiamo i trasporti, che, per la loro insufficienza, ne aumentano il costo; perchè per estrema iattanza, per non dire per volontà degli uomini persiste, per noi meridionali, lo stato d'incomprensione e di compressione!

Sia resa finalmente giustizia!

È questo il voto della mia terra, che io vi porto.

Con questo voto chiudo il mio intervento, chiedendo all'onorevole Ministro che metta allo studio il problema meridionale, che disponga sia veramente risolto il problema ferroviario meridionale, il problema che interessa tutti noi, da Eboli in giù; perchè si dia veramente la sensazione, dico meglio, la certezza, non solo al popolo italiano, ma al mondo, che la giustizia regna sovrana ancora nel popolo di Roma. (*Vivissimi applausi dalla sinistra e dall'estrema sinistra. Congratulazioni*).

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

Z A N N I N I , Segretario:

« Il Senato,

considerata la funzione dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato orientata ad assicurare un servizio di fondamentale importanza a sostegno delle attività economiche e sociali della Nazione;

rilevato che, nonostante la finalità cui tendono le nazionalizzazioni, queste, in particolari momenti, possono deviare su indirizzi in contrasto con gli interessi territoriali di alcune zone del nostro Paese;

ritenuto che la soppressione dell'articolo 3 della legge 28 novembre 1957, n. 1155, non significa smantellamento di linee, considerate economicamente non convenienti,

invita il Governo ad emanare disposizioni intese ad interpretare l'indirizzo accennato, nel senso di esaminare l'importanza sociale ed economica di una linea prima di deciderne la soppressione ».

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

C A R E L L I . Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, parlerò pochi minuti. Anche io, alla maniera

dell'onorevole senatore Salerni, ringrazio il senatore Angelini perchè col suo brillante intervento mi ha dato la possibilità di aggranciarli, per alcune osservazioni da lui fatte, ad alcune dichiarazioni con convinzione espresse. Concordo, naturalmente, con quello che egli ha detto così bene; in alcuni punti però non posso aderire a quanto il senatore Angelini prospetta, specialmente per le cosiddette linee non economiche o linee anti-economiche: i rami secchi, così sono stati qualificati dai tecnici del Ministero.

E posso anche in alcuni punti concordare con la ottima relazione del senatore De Unterrichter, ove si fa cenno, a pagina 53, al ridimensionamento dei compiti aziendali; il relatore, si badi bene, parla di ridimensionamento, non di soppressione di linee, ma di revisione, di miglioramento e, se necessario e possibile, di riordinamento amministrativo e tecnico; questo è quello che intende dire, e su questo piano senz'altro posso seguirlo.

Ma quando parliamo di soppressione di linee, ebbene, viene spontanea una domanda: ma questa attività dell'Amministrazione ferroviaria, non è, in fondo una attività nazionalizzata? Non abbiamo nazionalizzato la industria elettrica nell'interesse di un servizio, nell'interesse di tutti i cittadini d'Italia? Quando abbiamo nazionalizzato il servizio delle ferrovie non abbiamo inteso di sviluppare un'operazione economica, ma di esercitare un servizio nell'interesse di quelle zone che devono migliorare la loro economia e non solo ad esclusivo vantaggio dei grandi centri, onorevole Angelini, che hanno già in sè le possibilità di un potenziamento economico, dinamicamente proiettato verso il futuro.

Va riconosciuto, invece, che le zone lontane dai centri sono in fase di riordinamento, ma non presentano, purtroppo, la possibilità di un intervento diretto economicamente conveniente.

Ma così potrà ragionare e potrebbe ragionare un privato imprenditore, non lo Stato, che deve esercitare la sua azione per elevare l'economia dei vari centri, del Sud, del Centro e anche del Nord; ed anche, in parti-

colare, della mia zona, dove non esiste una rete ferroviaria idonea alle sue esigenze, tranne un collegamento interno (Fabriano-Portocivitanova) — ed un'altra di passaggio litoraneo — che, secondo quanto si sente dire molto spesso, dovrebbe essere soppresso perchè « ramo secco » antieconomico. Onorevole Sottosegretario, insisto perchè il principio della nazionalizzazione sia valorizzato e riconosciuto valido ai fini del servizio sociale e non di una convenienza economica. Se, peraltro, è assolutamente necessario sopprimere quel servizio, si operi in modo che i trasporti su strada, che dovranno surrogarlo, possano fruire di sedi adatte al traffico.

Concordo, a questo proposito, col senatore Angelini, che ha posto il dito sulla piaga: non possiamo accettare la soppressione di linee ferroviarie senza aver dato prima alla rete stradale la dimensione necessaria alle esigenze del traffico. In questa considerazione vi è tutta la sostanza delle mie osservazioni, che del resto si ricollegano ai rilievi dell'onorevole relatore il quale ha chiaramente espresso il suo pensiero, a questo proposito, quando ha sostenuto che il mantenimento in esercizio deve essere dettato soprattutto « da motivi di carattere sociale connessi con le esigenze di sviluppo economico delle zone servite ». Prima di sopprimere una linea ferroviaria, bisognerà pertanto accertare che ciò non rechi danno sociale ed economico alla zona (ma danno indiretto, non diretto). Alle volte l'esistenza di un tronco ferroviario può consentire il potenziamento economico e sociale di una zona depressa. In ogni caso, se alla soppressione si deve addivenire, questa non deve esser posta in atto prima che sia stata approntata un'adeguata rete stradale.

Esistono 3.500 chilometri di « rami secchi »: si può dire, un terzo dell'intera rete nazionale. Ebbene, che questi 3.500 chilometri siano mantenuti sino a quando non saranno approntati gli strumenti che potranno surrogarne il servizio. È un problema che va profondamente studiato, ed è questa la ragione, onorevoli colleghi, per la quale ho presentato l'ordine del giorno.

Formulo l'augurio, onorevole Sottosegretario, che il mio ordine del giorno venga

preso nella dovuta considerazione; auspicando che, per le zone depresse d'Italia, il servizio ferroviario possa continuare nell'interesse delle singole economie. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . Avendo parlato i senatori ai quali fu riservata la parola nel momento in cui fu dichiarata chiusa la discussione generale, passiamo allo svolgimento degli ordini del giorno.

Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Aimoni e Zanardi.

C A R E L L I , Segretario:

« Il Senato,

preso atto che il Ministero dei trasporti chiese al Consorzio — costituito dalle provincie di Mantova e Verona, dai comuni di Mantova, Porto Mantovano, Marmirolo, Roverbella, Monzambano, Valleggio sul Mincio e Peschiera — che gestisce la ferrovia Mantova-Peschiera la presentazione di un programma, completo di piano finanziario, per l'eventuale trasformazione della ferrovia in autoservizio;

considerato che la necessità del mantenimento e del potenziamento della ferrovia Mantova-Peschiera è data in primo luogo dalla situazione economica precaria della zona collinare della provincia di Mantova, attraversata da tale ferrovia, riconosciuta area depressa e che proprio in virtù di tale provvedimento sono ora in corso insediamenti di piccoli complessi industriali nei comuni di Roverbella, Monzambano e Porto Mantovano, mentre sono già da tempo esistenti piccole industrie nei comuni di Marmirolo e Roverbella;

che lo smantellamento della ferrovia Mantova-Peschiera significa certamente soffocare lo sviluppo in atto dei suddetti insediamenti industriali, non favorire il sorgere di altre attività produttive e mettere in difficoltà — per quanto riguarda il trasporto — le industrie già esistenti;

che perdura l'interesse dell'autorità militare per il mantenimento di tale ferrovia;

che, nello studio fatto nel 1951 del piano regolatore delle ferrovie, la commissione incaricata prevedeva la costruzione di un nuovo tronco a doppio binario Peschiera-Domegliara, al fine di rendere più celeri i collegamenti fra centro Europa e Mar Tirreno;

che, per le suddette ragioni ed altre, la assemblea generale del Consorzio interprovinciale per le Ferrovie Mantova-Peschiera, nella seduta del 27 maggio 1963, ha deliberato all'unanimità di chiedere allo Stato la risoluzione anticipata consensuale della concessione scadente il 7 gennaio 1983 e l'inclusione della ferrovia Mantova-Peschiera nella rete statale;

ritenuto che il provvedimento chiesto risolve lo stato di incertezza sulle sorti della ferrovia, toglie le difficoltà di ordine economico finanziario in cui si dibatte il Consorzio, risponde alla necessità del mantenimento e potenziamento della ferrovia, come uno degli elementi che contribuisce a migliorare la situazione economica della suddetta zona e a fermare il grave fenomeno della emigrazione;

visto che con legge 30 aprile 1959, n. 286, con decreto interministeriale 29 dicembre 1938, n. 2991, con legge 24 dicembre 1959, n. 1143, con decreto ministeriale 30 giugno 1961 (G.U. n. 48 del 19 febbraio 1963) e con legge 9 febbraio 1963 (G.U. n. 88 del 1° aprile 1963) è stato possibile inserire nella rete della ferrovia dello Stato tronchi ferroviari già in concessione a società o consorzi privati o di enti pubblici,

invita il Governo ad emanare un decreto per la cessione di tale ferrovia allo Stato, provvedimento questo che si ritiene atto a risolvere una situazione che con l'andar del tempo potrebbe diventare davvero insostenibile ».

P R E S I D E N T E . Il senatore Aimoni ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

A I M O N I . Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, mi limiterò soltanto ad illustrare alcune questioni

trattate nell'ordine del giorno e ad accennare ad alcune altre che in esso non sono state inserite.

La ferrovia Mantova-Peschiera è stata ceduta in concessione dallo Stato al Consorzio per la costruzione e per l'esercizio molti anni or sono. Il Consorzio, a sua volta, l'ha ceduta in subconcessione per l'esercizio alla SAER per la durata di 50 anni e precisamente dal 1933 al 1983, data in cui dovrebbe scadere la concessione.

All'indomani della fine della guerra, esattamente nel 1947, la SAER, a causa del forte deficit, determinato dalla completa cessazione dei trasporti militari, dovette abbandonare la ferrovia, e il Consorzio, costituito dalle provincie di Mantova e Verona e dai Comuni di Porto Mantovano, Marmirolo, Roverbella, Monzambano, Valeggio sul Mincio e Peschiera, ha dovuto subentrare, per non interrompere il servizio della gestione diretta dalla SAER.

Di fronte alla grave situazione finanziaria in cui si trovava la gestione della ferrovia, il Consorzio nel 1953 cercò di correre ai ripari servendosi della legge uscita il 2 agosto 1952, n. 1221 inoltrando domanda per l'aggiornamento della sovvenzione chilometrica ordinaria di esercizio al Ministero dei trasporti.

La pratica rimase ferma dal 1953 fino al 1959 e proprio durante questo periodo venne ventilata la proposta della trasformazione della ferrovia in servizio automobilistico, tentativo mosso dall'Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile della Lombardia, sezione di Brescia.

Il Ministero della difesa — interpellato sullo smantellamento di tale ferrovia da parte del Ministero dei trasporti — ebbe a dire che esistevano invece interessi militari al mantenimento del servizio ferroviario e pertanto dava parere sfavorevole.

L'onorevole ministro Corbellini, nel 1959, allora Ministro dei trasporti, ad una delegazione del Consorzio che gli sottopose, sollecitandola, la pratica, ormai ferma da troppo tempo, dell'aggiornamento della sovvenzione ordinaria chilometrica, ebbe a dire che era necessario provvedere all'aggiornamento della sovvenzione e diede ampie assicurazioni anche sul mantenimento della ferrovia.

L'onorevole Ministro in quella data riconobbe che bisognava provvedere a mantenere in vita la ferrovia Mantova-Peschiera per le seguenti ragioni:

a) il Consorzio aveva provveduto per proprio conto all'ammodernamento del materiale mobile senza chiedere aiuti finanziari allo Stato e ciò in virtù di una fideiussione concessa dalle provincie di Mantova e Verona;

b) il Consorzio aveva concordato con le Ferrovie dello Stato un soddisfacente servizio di viaggiatori da Peschiera fino a Brescia, già iniziato dal marzo 1957;

c) la ferrovia Mantova-Peschiera, essendo in collegamento con la navigazione del Lago di Garda, soddisfa apprezzabili esigenze sociali e turistiche;

d) vengono fatti trasporti militari per cantieri esistenti lungo questo tratto di ferrovia.

Circa l'aggiornamento della sovvenzione lo onorevole Ministro, ripeto, diede ampie assicurazioni che furono, per la verità, mantenute. Infatti, alla fine del 1959, la pratica venne presentata alla Commissione interministeriale con parere favorevole, aggiungendo che per mantenere in vita la Mantova-Peschiera era necessaria una quota chilometrica di lire 1.500.000.

La Commissione interministeriale allora prese le seguenti decisioni:

1) riconosce al Consorzio una sovvenzione chilometrica di lire 1.328.820 per il periodo che va dal 1° settembre 1952 al 31 dicembre 1958.

2) riconosce un secondo aggiornamento fissato in lire 1.526.194 per il periodo che va dal gennaio 1959 in poi.

Quindi la sovvenzione chilometrica annua doveva essere di lire 56.250.000.

Ma la proposta della Commissione interministeriale, anzichè essere trasmessa al Parlamento come prevede la legge del 2 agosto 1952, n. 1221, fu trattenuta al Ministero e in data 30 marzo 1961 veniva comunicato invece al Consorzio della Mantova-Peschiera la eventuale sostituzione della ferrovia con autoservizio.

Tale trasformazione presenta aspetti negativi che il Consorzio ha fatto presenti e precisamente:

- inadeguatezza della rete stradale;
- il traffico notevolmente ostacolato dalle nebbie;
- la maggiore lunghezza del percorso.

Si consideri poi che l'amministrazione provinciale di Mantova dovrebbe sostenere una spesa, per sistemazione stradale, di circa 200 milioni.

Infine va considerata la mancanza di economicità nella trasformazione, anche per le spese di esercizio che risultano non inferiori, anzi, a detta dei tecnici, superiori per l'auto-servizio a quelle del servizio ferroviario.

La ferrovia Mantova-Peschiera attraversa una zona riconosciuta area depressa e la sua sostituzione con l'autoservizio soffoca evidentemente lo sviluppo in atto nella zona di alcuni insediamenti industriali, e di altre attività produttive già in corso.

Pertanto i Comuni e le Amministrazioni provinciali interessate si sono dichiarate contrarie a tale trasformazione.

Mi sia consentito di indicare alcuni elementi comprovanti lo sviluppo economico della zona attraversata dalla ferrovia.

Nel Comune di Roverbella vi sono molti frutteti, grande è la produzione delle pesche e di altre qualità di frutta.

Gli agricoltori si sono associati in Consorzio ortofrutticolo il cui magazzino è allacciato già da tempo con raccordo alla ferrovia Mantova-Peschiera.

Sempre in questo paese, c'è la prospettiva di costruire un grande impianto di refrigerazione per la conservazione dei prodotti ortofrutticoli, da spedire verso il centro Europa e sono già in attività alcuni altri piccoli complessi industriali.

A Monzambano, altro Comune, sono stati acquistati circa 55 mila metri quadrati di terreno per la costruzione di due piccole industrie, una cartiera del Mincio ed una ferreria; un terzo stabilimento è in preparazione per la lavorazione di carni bovine.

In questo Comune, come in altri paesi, sono necessarie queste attività industriali so-

prattutto perchè si tratta di luoghi fortemente colpiti dall'emigrazione.

L'onorevole Sottosegretario saprà certamente che nel Comune di Marmirolo esiste un parcheggio ferroviario, raccordato con la ferrovia Mantova-Peschiera, nel quale si riparano i carri ferroviari.

Se la ferrovia venisse sostituita con auto-servizio, evidentemente tale industria rimarrebbe isolata.

Anche in questo Comune vi sono altre piccole attività industriali indubbiamente necessarie.

Inoltre lungo la linea ferroviaria vi sono due altri raccordi ferroviari: uno a Campagnole Peschiera, l'altro nei pressi di Monzambano a Torrente Valle; essi servono due cantieri che interessano il Ministero della difesa.

Dagli atti del Consorzio della ferrovia di cui stiamo parlando, risulta che, in questi ultimi tempi, le autorità militari hanno chiesto ai Comuni interessati alla ferrovia Mantova-Peschiera disponibilità di aree per la costruzione di infrastrutture militari. Ciò significa che perdura l'interesse, da parte di tale autorità, al mantenimento della linea ferroviaria.

Ora mi sia permesso di illustrare, signor Presidente, un elemento che non ho indicato nell'ordine del giorno; si tratta del problema dell'idrovia.

Nel piano territoriale lombardo è stata inserita, dietro suggerimento dell'Amministrazione provinciale di Mantova e sentito il parere del Comune di Roverbella, una zona industriale che verrebbe a trovarsi proprio tra la ferrovia Mantova-Peschiera e la futura idrovia Lago di Garda-Laghi di Mantova-Ticino-Mincio.

Sarà creata poi in tale zona industriale una zona portuale per l'attracco di natanti della portata di 1.300 tonnellate. Questo comporta evidentemente un raccordo con la ferrovia; è questo un altro fattore che indica la necessità del mantenimento della ferrovia medesima.

C'è poi un altro elemento inserito nell'ordine del giorno ed è il problema del collegamento tra il centro Europa e il Mar Tirreno. La Commissione incaricata per lo studio del piano regolatore delle ferrovie, in data 30 settembre 1951, prospettava, nel suo elabo-

rato, la costruzione di un tronco ferroviario a doppio binario tra Domegliara e Peschiera.

Tale costruzione può sviluppare una direttissima centro Europa-Mar Tirreno che prende il suo sviluppo da Livorno e per Pisa, Borgotaro, Parma, Suzzara, Mantova, Peschiera, Domegliara giunge al Brennero e quindi al centro Europa. Una linea indubbiamente di grande importanza che viene indicata come la migliore soluzione, sul piano tecnico ed economico, perchè rappresenta fra il Tirreno e il centro Europa il collegamento più breve, e quindi meno costoso.

Ora, non si capisce perchè, di fronte a questa prospettiva, si debba smantellare la ferrovia Mantova-Peschiera mentre, a mio avviso, sarebbe opportuno esaminare tutti questi elementi che sono stati da me molto succintamente esposti e prendere il provvedimento indicato nell'ordine del giorno (sul quale vi è un parere unanime del Consorzio) cioè inserire nella rete ferroviaria dello Stato il tronco ferroviario della Mantova-Peschiera, non considerarlo perciò ramo secco, ma ritenerlo come un tratto di ferrovia che può avere un grande sviluppo.

Per questi motivi, per queste necessità presenti, per queste prospettive, prego l'onorevole Ministro di voler accogliere l'ordine del giorno presentato.

P R E S I D E N T E . Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Giacomo Ferrari, Bera, Salati, Aimoni e Zanardi.

C A R E L L I , *Segretario:*

« Il Senato,

riconosciuta la urgente necessità di dare una sistemazione alle comunicazioni ferroviarie tra il Brennero e la zona tirrenica, condizione indispensabile per lo sviluppo dei rapporti commerciali e lo sviluppo turistico tra l'Europa Centrale, la Liguria e la Versilia;

riconosciuto che tale sistemazione può essere razionalmente ottenuta con la creazione della direttissima Spezia-Parma-Suzzara-Verona;

riconosciuta la necessità di ammodernare e potenziare tutto il percorso provvedendo anche alla sua elettrificazione;

considerato che tale provvedimento è chiesto da molti anni dai Comuni, dalle Provincie, dalle Camere di Commercio, dalle popolazioni tutte, nessuna esclusa, da Firenze a La Spezia, da Parma a Mantova e Cremona;

considerato che ostacolo a tale provvedimento è costituito dal tronco Parma-Suzzara in gestione privata,

invita il Governo a voler esaminare, qualunque sia la posizione attuale della concessione, la possibilità del riscatto del tronco Parma-Suzzara, ed a provvedere al completo ammodernamento e potenziamento, elettrificazione compresa, dell'intero percorso La Spezia-Verona con duplicazione del binario per l'intero tratto Parma-La Spezia ».

P R E S I D E N T E . Il senatore Salati ha chiesto di illustrare questo ordine del giorno. Ne ha facoltà.

S A L A T I . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Sottosegretario, la materia dell'ordine del giorno che mi accingo ad illustrare è stata oggetto di ordini del giorno analoghi presentati ed illustrati qui in Senato in occasione della discussione della legge « Rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato » nella seduta del 17 aprile 1962, e prima ancora dai deputati Gorreri, Curti, Bigi, Santi ed altri alla Camera dei deputati, in occasione della discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1959-1960, ed ancora dai deputati Gorreri, Bigi, Montanari ed altri in occasioni simili nell'anno 1962-63. È una questione quindi vecchia, questione dibattuta nei suoi minimi particolari, credo, la cui soluzione le popolazioni della zona padana interessata, e non soltanto quelle, attendono con pazienza infinita, ma anche con ferma volontà e con fermo proposito, specie da quando la tragedia del febbraio 1962 richiamò l'attenzione del Paese sul come una società privata,

la Società veneta, gestiva un tronco ferroviario della lunghezza di chilometri 43,850. In realtà però la Società veneta è subconcessionaria del consorzio tra la Provincia di Parma e i Comuni di Parma, Guastalla, Suzzara, Boretto, Sorbolo, Brescello, Gualtieri, anche se con incredibile procedura e benevolenza essa è stata direttamente beneficata della proroga venticinquennale della concessione, violando apertamente i diritti del Consorzio. Si tratta, onorevoli colleghi, di uno dei tanti tronchi del complesso gruppo delle concessioni, di cui si è discusso al Parlamento anche in questo dibattito, specie nell'intervento del senatore Ferrari; per cui a me non resta che compiere una breve cronistoria illustrativa. Il 5 febbraio 1962 accadde la tragedia ad un passaggio a livello incustodito, tragedia che era stata preannunciata da altri incidenti, minori di entità, ma pur sempre mortali. In questa tragica occasione noi vedemmo il solito interessamento ed ascoltammo dichiarazioni di cordoglio, di solidarietà, venimmo onorati della presenza del Sottosegretario di allora, credo l'onorevole Angrisani; assistemmo al cerimoniale di rito in simili occasioni. Ma nessun provvedimento concreto venne preso tra cui quello principale e imposto da quanto era avvenuto: il provvedimento cioè del riscatto della concessione. Niente di tutto questo, anzi il contrario, poichè viene applicata tranquillamente, come se nulla fosse avvenuto, la famigerata legge n. 1221, la famosa bacchetta magica, che già si era manifestata, in modo estremamente benefico, con decreto ministeriale 5 maggio 1948 che concedeva un contributo di circa 80 milioni, che veniva arricchito della proroga, illegittima, della concessione di 25 anni.

Per riassumere e per concludere, la vicenda si è svolta cronologicamente così: nel 1958 un decreto approva un piano di ammodernamento, precisa un contributo, proroga la concessione per l'avvenuto ammodernamento; nel 1962 accade la tragedia, che è imputabile al mancato ammodernamento a quell'ammodernamento che doveva giustificare il contributo e la proroga. Solo allora invece, sotto la pressione dell'indignazione popolare, si eseguono le opere di ammoder-

namento. Solo dopo la tragedia si cominciano a sistemare i passaggi a livello, a sostituire le vecchie locomotive, a ripassare il binario, di cui parte proviene dalla soppressa ferrovia Copparo-Modena; ci troviamo di fronte ad un caso emblematico nella vicenda delle concessioni, siamo di fronte alla prova provata della validità della 1221; abbiamo una dimostrazione palmare che il Governo non ha alcuna volontà di arrivare al riscatto. Se il Governo avesse avuto prima qualche scrupolo, e riteneva, per colpevole mancanza di informazioni, che non vi era motivo valido per revocare la concessione, la tragedia era giunta, purtroppo, a dimostrare, con tutte le sue implicazioni e le sue cause, che la revoca della concessione era il minimo che si doveva fare.

Ma la Società veneta non solo non è stata censurata e condannata, ma, al contrario, inspiegabilmente o spiegabilmente, premiata, investita, come è stata, direttamente della concessione che veniva in tal modo sottratta al consorzio tra Province e Comuni, di cui ho citato il lungo elenco.

Ma vi è di più, se è possibile. Infatti a queste ragioni di ordine morale, direi, e ancor più di linea politica in materia di concessioni, vanno aggiunte ragioni di ordine tecnico, di traffico, di rete, che una lungimirante e moderna politica dei trasporti avrebbe dovuto avvertire da tempo e che oggi sarebbe veramente diabolico non affrontare. Infatti, anche un solo sguardo alla carta della zona e di quelle limitrofe e una semplice specchiatura chilometrica danno, a chi ha occhi per vedere, una immediata conferma della consistenza determinante ai fini di una moderna politica dei trasporti che il tronco Parma-Suzzara ha in sé. Infatti la linea Parma-Padova via Bologna comporta una distanza di 213 chilometri, mentre la Parma-Padova via Suzzara è di chilometri 171; la linea Parma Mantova, via Modena, è di chilometri 115, mentre la linea Parma-Mantova via Piadena è di chilometri 75, la linea Parma-Mantova via Suzzara è di chilometri 73. E ancora: la linea Parma-Verona via Bologna è di chilometri 204, via Piadena è di chilometri 112, via Suzzara di chilometri 100.

Come vede, onorevole Sottosegretario, il nodo è proprio qui ed è qui che bisogna tagliare subito e senza titubanze, poichè rinviare oltre e mantenere un assurdo regime di concessioni parassitarie significa alzare e consolidare una paratia che ingolfa ed arresta l'afflusso delle merci e dei viaggiatori dal Brennero al Tirreno in un momento in cui ogni ingorgo, ogni ritardo significa ovviamente aumento dei costi, incapacità di assorbimento dei crescenti flussi del commercio, e così via.

Ed è tanto vero che il problema della Parma-Suzzara ha valore che trascende la modestia del tronco ed ha il ruolo della classica rotella in un meccanismo di orologeria: appare chiaro, affrontandolo, come occorra operare in tutta la linea La Spezia Verona.

I miei colleghi ed io riteniamo che una soluzione globale, quale esige una moderna ed autonoma politica dei trasporti (ella comprende, onorevole Sottosegretario, il significato della parola « autonomia », cioè libera da interferenze e interessi privatistici), sia possibile anche se la proroga concessa arbitrariamente rende più dura, più aspra, più laboriosa l'operazione: essa è attesa da tutti gli enti, consorzio defraudato compreso, da tutte le popolazioni laboriose ed impegnate di quella zona, e non può essere contestata nella sua validità tecnica, economica e sociale.

Voglio sperare quindi che ella, onorevole Sottosegretario, che dovrebbe avere una specifica competenza, poichè è stato nominato Sottosegretario al Ministero dei trasporti, saprà considerare questa esigenza, questa richiesta, la quale tende sostanzialmente ad aumentare le nostre disponibilità economiche presenti e future. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

P R E S I D E N T E . Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Bonafini e Amoletti.

C A R E L L I , Segretario :

« Il Senato,

prendendo atto delle particolari difficoltà che si presentano per alleggerire le

difficili condizioni del traffico lungo le coste dei laghi di Como, Maggiore e di Garda,

invita il Governo a provvedere ad un potenziamento dei servizi di navigazione lacuale con intendimenti e finalità impliciti ad un servizio pubblico ».

P R E S I D E N T E . Il senatore Bonafini ha facoltà di svolgere quest'ordine del giorno.

B O N A F I N I . Signor Presidente, le assicuro che sarò breve anche perchè l'ordine del giorno da noi presentato è estremamente chiaro e conciso. Dietro di esso però ci sono dei problemi di vasta portata e di grande rilievo per una politica del traffico. D'altra parte ho avuto l'onore di avere, sull'argomento, un autorevole predecessore nella persona del senatore Armando Angelini, avendo anch'egli affrontato il tema del servizio pubblico e del servizio privato.

Noi del Gruppo socialista in molti nostri precedenti interventi in quest'Aula abbiamo avuto occasione di precisare la nostra posizione a questo riguardo e di determinare una vera e propria tematica, direi, in ordine alla difficoltà di interpretazione dei doveri dello Stato per i servizi pubblici nei confronti delle concessioni private ed alla situazione di soggezione che ancora è palese nell'equilibrio delle scelte tra un servizio pubblico e le concessioni che fino ad oggi sono state date al settore privatistico.

Vorrei però anche richiamare l'attenzione degli onorevoli colleghi sulla necessità di un urgente intervento dello Stato e ciò in base alle conclusioni che all'ultimo Convegno degli Automobil club italiani furono espresse dagli stessi relatori, a Stresa, pochi giorni or sono. Cioè che praticamente — come dice l'onorevole Sullo, Ministro dei lavori pubblici — non potete più chiedere a noi di anticipare continuamente delle sovrastrutture, necessarie alla dinamica della immisione di nuovi automezzi.

Dicono, taluni relatori — e qui veramente arriviamo, a un determinato punto, al grottesco, quando si arriva a constatare che la situazione ormai è caotica — che a proposito degli incidenti mortali sarebbe quasi auspicabile che avvenisse una tale incentivazione

di automezzi, perchè, solo attraverso la paralisi della scorrevolezza del traffico, in determinati punti della rete stradale italiana, gli incidenti verrebbero a diminuire.

E guardi, onorevole relatore, andiamo anche al grottesco quando, di fronte ad una situazione che è drammatica per il numero di morti che ne conseguono, si vorrebbe oggi distinguere tra coloro che muoiono immediatamente per l'incidente e coloro invece che decedono dopo 24 ore. E qui ci sono dei grossi interessi di natura assicurativa ...

DE UNTERRICHTER, *relatore*
È un problema di indagine statistica...

BONAFINI. D'accordo, ma non dobbiamo dire che sono solo diecimila i morti che si registrano per l'anno scorso, ma stiamo arrivando verso i ventimila se si tiene conto di quelli che decedono dopo le 24 ore ...

DE UNTERRICHTER, *relatore*.
I nostri diecimila sono quelli constatati entro i trenta giorni. Vi sono le statistiche fatte in base agli accertamenti dei morti su strada, e quelli che muoiono entro le 24 ore. Però quelle statistiche sono viziate dal fatto che vi è chi denuncia il morto su strada, chi denuncia il morto in ospedale, chi tre giorni dopo denuncia ancora lo stesso morto.

L'Istituto di statistica ha cercato di eliminare queste sovrapposizioni e quindi la nostra statistica è esatta, o almeno abbastanza esatta, perchè comprende i morti entro i trenta giorni; mentre ci sono dei Paesi dove appunto ci si arresta alle 24 ore o al terzo giorno. È da ritenere veramente corrispondente alla realtà quella cifra, che è certamente enorme; ma non siamo ancora ai diecimila.

BONAFINI. Comunque, onorevole relatore, la ringrazio per la precisazione e spiegazione che mi ha voluto dare; però non vorrei che tentassimo, attraverso una statistica, di diminuire la drammaticità della situazione.

Ad ogni modo, il mio ordine del giorno riguarda un aspetto specifico del fenomeno del traffico, ed in particolare concerne il traffico

lungo i grandi laghi alpini del settentrione, cioè il lago Maggiore, il lago di Como e il lago di Garda, che, naturalmente, per la natura, per le caratteristiche geofisiche, essendo dei laghi alpini, presentano quasi sempre, direi, una parte delle coste in condizioni tali per cui è di estrema difficoltà poter allargare le strade, poter fare delle strade a monte e così via. Quindi è difficile poter dire quando potrà trovarsi la soluzione dei problemi posti da quel traffico intenso: non evidentemente oggi, anche per una questione di costi.

A questo proposito sarebbe bene che l'onorevole relatore tenesse conto che per queste strade vi è una statistica del traffico fatta dalla polizia stradale, che indica, ad esempio, sul lago di Como, una presenza costante, un transito di circa 2.500-2.600 macchine all'ora in media, per arrivare a delle punte assurde che salgono, ad esempio il 9 dicembre 1962, tra le ore 15 e le ore 19, a 5.460 autovetture nella zona compresa fra Tavernola e Cernobbio. Dati analoghi riguardano anche il lago Maggiore e il lago di Garda. Ci domandiamo: quale può essere la soluzione? Innanzitutto dobbiamo constatare come, nonostante i finanziamenti concessi dal Ministero dei lavori pubblici alle Amministrazioni provinciali interessate (e in particolare quella di Como), non è tuttora prevedibile quando potrà esser dato inizio ai lavori. Tutto è ancora fermo. Ora, allo stato delle cose, una soluzione possibile, che potrebbe interessare la costa piemontese del lago Maggiore, i due bacini del Lario (il ramo di Como e il ramo di Lecco) e la costa bresciana del lago di Garda, sarebbe quella di una migliore utilizzazione dei servizi di navigazione lacuale che, come è noto, sono gestioni nazionalizzate.

Questi servizi conservano ancora il carattere prevalentemente turistico quando un potenziamento della navigazione interna potrebbe portare ad un alleggerimento del traffico. Ora le gestioni (che sono separatamente amministrare) dei servizi di navigazione lacuale hanno provveduto ad ammodernare i mezzi, ma essi sono ora adoperati alla metà del loro potenziale. Ne risulta un *deficit* di bilancio consistente e in via di peggioramento. Il bilancio della gestione della navigazione del lago di Como presentava nel 1962 un passivo

di 64 milioni che, al 30 giugno 1963, era già salito a 90 milioni.

Cosa suggeriscono questi dati? Evidentemente subiamo ancora uno stato di soggezione nei confronti delle concessioni private che esercitano i loro servizi su quelle strade, intralciando notevolmente il traffico degli altri autoveicoli. Ora, io propongo una soluzione molto semplice: aumenti lo Stato il numero dei natanti, e trasformi l'indirizzo turistico del servizio di navigazione in servizio pubblico di interesse generale, dotato di mezzi veloci quali il progresso ci ha messo a disposizione con risultati positivi. Un aumento della capacità di trasporto dei servizi di navigazione ed un incremento della velocità dei natanti solleverà non solo i traffici terrestri, ma ripianerà la situazione di bilancio che è veramente preoccupante.

I miei suggerimenti non sono ispirati a motivi polemici nei confronti delle situazioni privatistiche; è lo stato di necessità che impone l'adozione di un tale indirizzo, la situazione pesante attualmente esistente esigendo un immediato alleggerimento. I turisti infatti ormai preferiscono disertare quelle zone, non volendo sobbarcarsi alla fatica di un transito su interminabili colonne ad una velocità non superiore ai 5 chilometri all'ora in determinati punti di questi laghi e quindi chiedono che il servizio pubblico fatto dallo Stato sia in condizioni economiche e di tempo tali da poter permettere di visitare queste meravigliose zone italiane. Questo mi pare di dover suggerire; e non c'è tempo da perdere, caro collega De Unterrichter, perchè diversamente chi lo pagherà il maggior *deficit* di bilancio di queste gestioni governative? Lo pagheranno centinaia di Comuni, che verranno isolati per la paralisi del traffico lungo le coste di quei laghi, e in definitiva lo pagherà, nell'economia nazionale, il mancato incentivo delle partecipazioni turistiche, che fino a ieri guardavano con particolare attenzione ai tre laghi di cui io ho accennato.

P R E S I D E N T E . Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Gianquinto e Vidali.

G E N C O , Segretario :

« Il Senato,

invita il Governo a prendere ogni opportuna iniziativa:

a) per dotare i piloti istruttori presso gli aero-club — che sono già organizzati in sindacato nazionale — di un contratto collettivo di lavoro che da tempo invano reclamano;

b) per garantire che presso gli aero-club, le scuole di pilotaggio siano affidate esclusivamente a piloti istruttori civili e non anche a personale militare come ancora oggi avviene ».

P R E S I D E N T E . Poichè i senatori Gianquinto e Vidali sono assenti, s'intende che abbiano rinunciato a svolgere l'ordine del giorno.

Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Vidali.

G E N C O , Segretario :

« Il Senato,

considerata la imprescindibile necessità per la neocostituita Regione Friuli-Venezia Giulia che il porto di Trieste usufruisca di efficienti comunicazioni con il suo retroterra nazionale ed internazionale per potere assolvere la sua funzione fondamentale di porto di transito da e per l'estero,

impegna il Governo a potenziare ed ammodernare tutte le comunicazioni per ferrovia, su strada e per via aerea che collegano Trieste alle reti nazionali ed internazionali ».

P R E S I D E N T E . Poichè il senatore Vidali è assente, si intende che abbia rinunciato a svolgere anche quest'ordine del giorno.

Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Salati e Trebbi.

G E N C O , Segretario :

« Il Senato,

tenuto conto che la istituzione dell'Ente regione e l'attuazione di una politica di

economia programmata porranno alle Provincie e ai Comuni l'esigenza di adeguare le loro attività a dimensioni e prospettive nuove, tali da farle divenire parte integrante di una politica di sviluppo economico-sociale e d'insieme;

considerato che, nel campo dei pubblici trasporti, le Provincie ed i Comuni della Emilia, già per buona parte, hanno operato pubblicizzando la gestione dei servizi urbani ed extra-urbani, per cui in tale regione sempre meglio si vanno delineando le condizioni per un organico coordinamento tra tutti i servizi del pubblico trasporto;

preso atto che la richiesta dell'Amministrazione provinciale di Reggio Emilia, tesa a rievare il pacchetto azionario della Società S.A.R.S.A., pacchetto a maggioranza di proprietà dell'I.N.T., cioè dello Stato, come quella dell'Amministrazione provinciale di Modena, intesa ad acquistare la S.E.F.T.A., sono indirizzate appunto ad unificare i servizi di pubblico trasporto ed hanno il fine di concorrere ad un equilibrato sviluppo delle economie provinciali;

tenuto conto, ancora, che le due gestioni provincializzate di trasporti extra-urbani già esistenti in Emilia (Bologna e Parma) hanno dato e danno, per costo di servizi e per bontà delle prestazioni, risultati soddisfacenti sia per quanto attiene alla disciplina dello sviluppo urbanistico, sia come economia per le masse lavoratrici e sia, ancora, come gradimento delle popolazioni,

invita il Governo:

1) a voler disporre affinché l'I.N.T. revochi la concessione del pacchetto azionario fatto ad una società privata, accolga la richiesta, a tempo debito presentata dalla Amministrazione provinciale di Reggio Emilia, e ceda a questa la S.A.R.S.A. che solo in tale modo verrebbe gestita secondo i canoni di uno sviluppo economico armonicamente coordinato ed a norma di principi socialmente validi;

2) a voler intervenire perchè siano superati tutti i ritardi burocratici e il passaggio della S.E.F.T.A., all'Amministrazione

provinciale di Modena, avvenga con la massima tempestività ».

P R E S I D E N T E . Il senatore Salati ha facoltà di svolgere quest'ordine del giorno.

S A L A T I . Onorevole Presidente, l'ampiezza e la chiarezza, credo, con cui è stato esteso l'ordine del giorno mi permettono una breve illustrazione, al solo scopo di richiamare l'attenzione sua e dei colleghi affinché l'ordine del giorno presentato non appaia di poco conto, non appaia, per così dire, provincialistico. Spesso infatti da una questione particolare si risale a pie' pari ad una questione generale; e questo forse è il caso, del resto non isolato, come è apparso chiaramente nel dibattito, anche di questo Ministero. Si tratta di una vicenda, a parere mio e dei miei colleghi, illuminante circa il modo con cui il Governo intende svolgere una politica in materia di trasporti pubblici, che anche da questo episodio appare in pieno contrasto con le reali esigenze politiche, economiche e democratiche del Paese. Infatti, il passaggio della gestione del trasporto pubblico da società private ad aziende pubbliche in atto in diversi Comuni e Provincie trova la sua giustificazione piena in molteplici e noti motivi, che in sostanza si possono ricondurre ad un unico obiettivo, che deve essere finalmente condiviso dal Governo, cioè quello di unificare e coordinare tutti i servizi che agiscono sullo stesso territorio, non limitandosi a conseguire un semplice trapasso di proprietà, ma per raggiungere il soddisfacimento di esigenze di carattere sociale che la gestione privata, per la sua stessa natura, non può soddisfare, come del resto è dimostrato a tutte lettere dall'esperienza che ciascuno di noi va facendo.

Ora, tali esigenze possono essere così delineate: necessità di aiutare il potenziamento di zone e centri economici depressi e le cui capacità di sviluppo siano ancora allo stato potenziale; assicurare una moderna e razionale organizzazione ai trasporti scolastici; organizzare moderni servizi di trasporto per operai ed impiegati e contribuire, mediante idonea organizzazione dei servizi di

trasporto, alla valorizzazione dei centri turistici collinari e montani; attuare una politica tariffaria consona alla funzione sociale cui il servizio è preposto.

A tali criteri si sono attenute e si sono sempre ispirate le iniziative delle Amministrazioni provinciali, nel caso che io vado trattando, quelle di Modena e Reggio Emilia, le quali hanno trovato, la seconda nell'I.N.T., la cui direzione, mi si permetta il rilievo, sta diventando veramente famigerata, e la prima nell'intervento governativo diretto, dei seri e finora insormontabili ostacoli. Non solo: nel caso della « Società anonima reggiana trasporti automobilistici » si è anche violata la legge, perchè si è passati a piè pari sopra l'articolo 6 della legge 28 giugno 1955, n. 771, che prevede e stabilisce che « esistendo più richiedenti nella stessa categoria, la precedenza sarà stabilita dall'Ente concedente di competenza, avendo particolare riguardo nella scelta a quelle ditte che esercitino già regolarmente altri pubblici servizi di trasporto nella stessa zona ». Risparmio la lettura dei restanti requisiti perchè sicuramente l'onorevole Sottosegretario conosce l'articolo comma per comma, punto per punto. Ora, una ditta del tipo previsto dalla legge esisteva ed esiste nella provincia di Reggio Emilia ed è il Consorzio cooperativo ferrovie reggiane, che rispondeva e risponde pienamente ai criteri cui la legge si riferisce.

Per questi motivi, l'uno relativo alla necessità del ripristino del rispetto della legge e l'altro relativo al dovere di assecondare, da parte del Governo, le iniziative delle Amministrazioni locali, tese al soddisfacimento delle esigenze delle popolazioni, l'ordine del giorno ha una sua validità che trascende il caso particolare, che io sollevai del resto tempestivamente con una interpellanza alla quale non si è voluto rispondere. Una risposta era doverosa allora, lo è ancor più oggi e mi auguro che l'ordine del giorno sia accolto dal Governo dando così risposta soddisfacente anche agli interrogativi e fugando i forti dubbi che sono sorti all'inizio della vicenda, che sono aumentati durante la vicenda e che oggi sono più che mai aggravati.

Uno di questi ad esempio nasce dal fatto che mentre lo Stato vende il 76 per cento delle azioni di sua proprietà dell'Azienda S.A.R.S.A., motivando che l'Azienda è in *deficit*, il privato possessore del 24 per cento, da nullatenente, si è fatto in pochi anni millionario. Altro dubbio, che è quasi certezza di un'operazione poco pulita, nasce quando non si risponde al quesito con cui si vuol conoscere il numero delle ditte interpellate e chiamate all'appalto, quando il sottoscritto, che pone la domanda al Presidente, si sente rispondere: è meglio che non mi faccia questa domanda, onorevole; ed ancora quando si viene a sapere che il Consiglio di amministrazione dell'I.N.T. non è stato pienamente investito della questione.

Per quanto riguarda la S.E.F.T.A. di Modena ella sa che l'Amministrazione provinciale ha acquistato, compiendo tutte le lunghe e faticose operazioni di rito, il pacchetto azionario di quella società, che ha steso un piano di ammodernamento estremamente interessante ed esemplare, affinché il servizio corrisponda alle accresciute esigenze di una società moderna, un piano che ha avuto l'approvazione del predecessore del ministro Corbellini, del ministro Mattarella ora alla Agricoltura. La questione sembrava risolversi pacificamente, ma ecco sorgere una difficoltà: il decreto è fermo. Per quali pressioni politiche, noi chiediamo, e da parte di chi? Si deve rispondere anche a questo quesito come ai precedenti, ma migliore risposta sarà data dall'accoglimento dell'ordine del giorno. Ma non si può non osservare per sua memoria, onorevole Ministro, che mentre la burocrazia, è lentissima nei confronti dell'Amministrazione provinciale di Modena, quando si tratta di privati, cioè nel caso della S.A.R.S.A. che ha dietro di sé la S.I.A.M.I.C. che ha a sua volta dietro di sé la F.I.A.T., la burocrazia è velocissima, talmente veloce da porre l'Amministrazione provinciale di Reggio Emilia nelle condizioni di non poter concorrere.

P R E S I D E N T E . Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Trebbi e Salati.

G E N C O , *Segretario*:

« Il Senato,

considerato che in una politica di economia programmata notevole peso dovrà essere dato ai servizi di pubblico trasporto con un posto specifico e particolare a quello dei pubblici trasporti urbani;

che il pubblico trasporto urbano, più di ogni altro servizio, è vincolato da una disciplina di carattere sociale, in quanto contribuisce ad assicurare l'unità cittadina e il normale svolgimento della vita dei suoi abitanti di qualsiasi condizione economica e ceto sociale e concorre alla realizzazione di una politica di più equa redistribuzione del reddito contenendo, quindi, un costo di ordine sociale non direttamente imputabile all'utente;

che il costante aumento degli oneri sociali è reso sempre più grave dal fenomeno dell'inurbamento e della conseguente esigenza di mantenere ed istituire linee di trasporto in zone cittadine, periferiche ed extraurbane, anche quando, secondo i canoni del tornaconto diretto, non sussistono ragioni di convenienza economica aziendale;

che a ciò concorre anche il fenomeno della crescente motorizzazione, che con l'aumento della circolazione di mezzi privati e il fenomeno ancora irrisolto dei parcheggi, determina una sensibile riduzione delle velocità commerciali e l'esigenza di immettere sulle linee un numero sempre più elevato di vetture;

che tale squilibrio è aggravato:

a) dalla pressochè totale assenza, nella politica generale del Ministero dei trasporti, di attenzioni, studio e misure tese a risolvere la crescente crisi che investe il pubblico trasporto urbano;

b) dal fatto che aziende municipalizzate di trasporto e Comuni che le gestiscono non godono di alcuna agevolazione fiscale e creditizia;

c) dalla impossibilità nella quale si trova la maggior parte dei Comuni ad assolvere ai loro obblighi verso le aziende municipalizzate, sia per quanto riguarda il com-

pleto ripiano dei disavanzi di gestione, sia per quanto attiene al conferimento di capitali occorrenti all'ammodernamento e potenziamento degli impianti, e ciò a causa della deficitaria situazione dei Comuni medesimi;

d) dalle concessioni di viaggio per conto dello Stato o di altri enti;

che i disavanzi delle aziende di trasporto pubblico urbano non derivano, come del resto è già ampiamente dimostrato, dalla incapacità delle aziende pubbliche a gestire i servizi con criteri economici, nè da situazioni contingenti e transitorie, ma da una crisi di trasformazione e di sviluppo dei centri urbani, crisi caratterizzata dal fenomeno dei costi crescenti e dei ricavati calanti;

che la fissazione di tariffe, con il cui gettito ci si proponesse di coprire il totale costo di esercizio, avrebbe negative conseguenze sociali, tutte ricadenti sulle categorie lavoratrici meno abbienti, nonchè una drastica contrazione del traffico popolare,

invita il Governo a dedicare particolare attenzione e cura ai problemi tecnici, sociali ed economici delle aziende di pubblico trasporto urbano ed in particolare:

1) ad istituire, sotto la presidenza del Ministro dei trasporti, una speciale Commissione, la quale, avvalendosi della presenza permanente dei rappresentanti delle organizzazioni unitarie dei Comuni, delle Provincie e della municipalizzazione, programmi una nuova, moderna ed organica politica del pubblico trasporto urbano ed extra-urbano;

2) ad estendere ai servizi pubblici di trasporto urbano le esenzioni e le facilitazioni fiscali e finanziarie già concesse ad altri tipi di trasporto come: esenzione del pagamento I.G.E. sui biglietti e sugli acquisti dei mezzi di trasporto, esenzione dalle imposte di fabbricazione sui carburanti, finanziamento per l'ammodernamento degli impianti, ripiani dei deficit d'esercizio, eccetera;

3) a disporre perchè siano inserite negli organi collegiali della programmazione economica, a tutti i livelli, le rappresentanze unitarie delle aziende municipalizzate di trasporto;

4) a predisporre una sollecita revisione legislativa circa le competenze relative alla disciplina del settore, particolarmente investendo di più ampi e concreti poteri in materia di concessioni gli enti locali: Regioni, Province e Comuni;

5) a disporre i necessari provvedimenti legislativi atti a far sì che gli oneri derivanti alle aziende municipalizzate di trasporto, per precise ragioni sociali e di interesse generale, siano assunti a carico dello Stato ».

PRESIDENTE. Il senatore Trebbi ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

TREBBI. Signor Presidente, sarò estremamente breve, anche perchè l'ordine del giorno, nella sua stesura, è ampio e largamente argomentato. Avrei potuto essere ancora più breve se questa mattina fosse stato presente al banco del Governo il ministro Corbellini, che per molti anni è stato presidente della Confederazione delle municipalizzate e che ancora oggi ne è presidente onorario; e siccome il pubblico trasporto urbano, per un buon 85 per cento, è gestito da aziende municipalizzate, col senatore Corbellini ci saremmo compresi senza avere il bisogno di spendere molte parole.

PRESIDENTE. Il suo ordine del giorno va al ministro Corbellini, perciò stia tranquillo.

TREBBI. Ma, all'esigenza di dare ampia illustrazione all'ordine del giorno ha sopperito, in buona parte, con il suo intervento, il senatore Angelini stamane, il solo che in questo dibattito abbia parlato dei pubblici trasporti urbani, anche se è vero che in tutti i suoi riferimenti il senatore Angelini non si è ricordato di due importanti Convegni sui trasporti pubblici urbani organizzati dalle aziende municipalizzate a Napoli e a Venezia.

Su molte delle cose prospettate dal senatore Angelini si può concordare, così come si può concordare anche su parecchie delle esigenze che egli ha indicate. È evidente che il

senatore Angelini non ha parlato delle cause e delle responsabilità politiche che hanno portato alla situazione che anche egli ha denunciato. E si che l'onorevole Angelini è stato anch'egli Ministro dei trasporti, con tutte le responsabilità politiche che gli derivano dall'aver coperto una tale carica.

Il problema dei pubblici trasporti urbani è oggi più di ieri problema di precise scelte politiche, e questo il senatore Angelini non l'ha certamente voluto dire. Si tratta di sapere, oggi più di ieri, se il Governo è intenzionato a seguire la strada del passato, cioè se intende continuare a disinteressarsi del pubblico trasporto urbano oppure se, di fronte anche ai problemi che esplodono in parecchi centri di grande importanza, come Milano, Napoli, Roma, ed altri, vuole una buona volta cominciare ad occuparsi del problema con tutte le conseguenze che ne derivano. Si tratta insomma di sapere se il Governo, in ossequio agli interessi dei grandi monopoli dell'automobile, della gomma e del cemento, vuole che vada avanti, così come è andato avanti fino a questo momento, lo sviluppo caotico e disorganico della motorizzazione privata a danno del pubblico trasporto, fenomeno, questo, che è reso sempre più drammatico dal crescente inurbamento, conseguenza dello sviluppo industriale da una parte, e della fuga drammatica di milioni di italiani dalle campagne e dalle regioni economicamente più depresse dall'altra. Si tratta di sapere se l'indirizzo viario deve proseguire rivolto, come è avvenuto sino a questo momento, alle grandi autostrade, dimenticando ed abbandonando i sempre più gravi problemi della viabilità minore, del sistema viario e dei traffici dei grandi centri urbani del nostro Paese.

Si tratta, cioè, di sapere se, nella buona sostanza, si vuole continuare a non voler vedere, e perciò a non voler affrontare, i grandi problemi che sono oggi connessi ai massicci e crescenti insediamenti dei centri urbani, ai sacrifici sopportati da milioni di lavoratori negli spostamenti dalla casa al lavoro e viceversa, al caotico crescere della circolazione motorizzata nei centri urbani, con tutto quanto ne deriva in spreco di pubblico denaro, in incidenti, in avvelenamento

dell'atmosfera, eccetera, per mandare avanti solo ed esclusivamente quella politica di corsa al mezzo motorizzato privato che è soltanto nell'interesse dei grandi monopoli dell'automobile, della gomma e del cemento, come già ho detto, e non certo nell'interesse delle grandi masse popolari.

Si tratta di sapere se il Governo è finalmente intenzionato a coordinare tutto il sistema dei trasporti nel nostro Paese avvalendosi, senza modificare o limitare le autonomie locali, della loro facoltà di scelta e di indirizzo nelle scelte medesime. Si tratta di sapere se il Governo vuole una buona volta considerare il sistema del trasporto pubblico urbano come un servizio altamente sociale che contribuisce, quando non è determinante, allo sviluppo armonico ed organico dei centri cittadini, alle economie dei medesimi e delle popolazioni che vi vivono. Solo dopo aver deciso su queste scelte si saprà se potrà andare avanti quella linea che lo stesso senatore Angelini con tanto calore stamane ha richiesto e sostenuto, si saprà se si vuole veramente determinare una svolta nella politica dei pubblici trasporti urbani da parte del Ministero dei trasporti e del Governo.

La verità però è che fino ad oggi ha prevalso, nel Ministero dei trasporti e nel Governo, la linea che favorisce l'interesse dei monopoli e non quello del mondo del lavoro. Ed è per queste considerazioni che abbiamo presentato il nostro ordine del giorno. Noi non siamo tanto presuntuosi da ritenere di avere già pronta la ricetta per guarire tutti i mali che investono il pubblico trasporto urbano. Col nostro ordine del giorno, però, abbiamo cercato di formulare alcune proposte che potrebbero almeno segnare l'avvio alla soluzione dei problemi che abbiamo indicato. Anzitutto istituire al Ministero dei trasporti una speciale Commissione che si avvalga della presenza dei Comuni, delle Provincie e delle aziende municipalizzate per l'esame, lo studio e la ricerca della soluzione di questi problemi. Che cosa intendiamo dire con questa indicazione? Intendiamo dire che non si devono fare delle commissioni di soli tecnici per delle questioni così importanti. Non è che noi abbiamo delle ostilità nei confronti dei tecnici, anzi abbiamo nei loro confronti tutto

il rispetto e la stima che essi meritano; però quando si affrontano problemi di questo genere, che non sono evidentemente soltanto dei problemi di carattere tecnico poichè qui si investono delle grosse questioni di scelta politica e sociale, a nostro avviso bisogna far intervenire in questi studi anche le forze che sono più vicine, dal lato politico e sociale, e che quindi devono essere investite della soluzione di questi problemi.

Abbiamo poi indicato alcune misure per affrontare i problemi per quello che sono oggi; perchè la costituzione della Commissione, la richiesta di immettere i rappresentanti delle Provincie, dei Comuni e delle Regioni nella Commissione, negli strumenti tecnici della programmazione, sono proposte che guardano alla prospettiva, ma vi sono dei problemi immediati che bisogna affrontare e che sono dati dai disavanzi notevoli denunciati dalle aziende di trasporto pubblico. Queste aziende si trovano ad operare in una particolare situazione, onorevole Sottosegretario, come lei sa molto bene e come ha ricordato anche il relatore: mentre ad altre attività produttive e di carattere sociale vengono concesse determinate agevolazioni, alle aziende di pubblico trasporto non è data nessuna agevolazione. Noi chiediamo che in questa direzione siano date almeno quelle agevolazioni che sono date ad altre attività. Non è una grande richiesta, è una richiesta estremamente limitata che il Governo deve pur cercare di affrontare e risolvere.

L'altra questione che proponiamo è quella della revisione della legislazione relativamente alle competenze, in modo particolare per quanto riguarda le concessioni. È già stato presentato un disegno di legge nella passata legislatura e si dice che sia allo studio del Ministero. Ma dalle informazioni che abbiamo ci risulta che lo studio andrebbe più incontro agli interessi, alle aspettative e alle pressioni che fanno le aziende private che non alle esigenze del trasporto pubblico del nostro Paese che sono quelle che vengono espresse dagli enti pubblici e dalle aziende municipalizzate. Ecco perchè chiediamo che nell'esaminare questo disegno di legge si tenga conto in modo particolare di questa esi-

genza di far posto, di dar peso alla pubblica impresa e agli enti locali che la esprimono.

Il quinto punto riguarda la nostra richiesta di far sì che gli oneri derivanti alle aziende municipalizzate di trasporto siano assunti a carico dello Stato per precise ragioni sociali e di interesse generale. Onorevole Sottosegretario, lei sa meglio di me che molte aziende di pubblico trasporto hanno per legge il dovere di trasportare determinati funzionari, agenti della pubblica sicurezza ed altre persone. Però le spese di tale trasporto non le paga nessuno, ovvero le pagano le aziende di trasporto cui compete un tale obbligo. È una grossa verità. Se lo Stato fa le leggi per trasportare gratuitamente queste persone il Governo deve risarcire il danno alle aziende di trasporto.

Ecco le considerazioni che volevamo fare nell'illustrare il nostro ordine del giorno; ordine del giorno che ripete di fronte al Parlamento una grossa questione, la questione del pubblico trasporto urbano, sulla quale il Governo non ha ancora soffermato la propria attenzione e non ha ancora preso nessun provvedimento. Ormai la misura è colma, onorevole Sottosegretario: prima che succeda qualcosa di veramente grosso, cioè prima che le grandi città siano paralizzate nei trasporti pubblici, dica al suo Ministro, e lo dica al Governo tutto, di prendere le misure che sono necessarie, urgenti e indispensabili.

P R E S I D E N T E . Si dia lettura dei due ordini del giorno del senatore Bonacina, il secondo dei quali reca anche la firma dei senatori Giancane e Martinez.

S I M O N U C C I , Segretario:

« Il Senato,

considerata la nessuna rappresentatività delle statistiche dei servizi pubblici di trasporto in concessione pubblicate annualmente dal Ministero dei trasporti — Ispettorato per la motorizzazione civile e i trasporti in concessione — specie per quanto riguarda le pubbliche autolinee extraurbane, del cui esercizio e dei cui risultati tecnico-

economici fornisce solo dati grezzi globali e medi, e talora persino dati induttivi;

considerato che ciò contrasta sia col dovere di informazione statistica del Ministero — trattandosi di pubblici servizi — sia con la tradizione prebellica del medesimo Ministero, che consisteva nel fornire annualmente dettagliati e analitici dati sull'andamento delle singole linee concesse e delle singole imprese concessionarie;

considerato infine che, a causa della difettosa informazione offerta dal Ministero dei trasporti, si è reso impossibile accertare quale fosse e quale tuttavia sia il livello dei reali profitti lucrati dai privati concessionari,

invita il Governo a disporre che, a decorrere dalle statistiche relative al 1962, l'Ispettorato fornisca tutti i dati analitici sulla gestione delle singole imprese e delle singole autolinee, come la predetta Amministrazione può fare, quale autorità vigilante, e deve fare, quale organo dell'Esecutivo preposto alla disciplina di un così vitale settore dei trasporti pubblici »;

« Il Senato,

rammentato l'impegno assunto dal Governo in sede di discussione della legge 27 aprile 1962, n. 211, di sospendere qualunque concessione a terzi di auto-linee sulle autostrade, fino a che la nuova disciplina delle pubbliche autolinee non fosse stata approvata;

avuto presente che, in esecuzione di tale impegno, il Ministero dei trasporti ha in un primo momento sospeso l'istruttoria di tutte le istanze riguardanti l'uso delle autostrade da parte degli autoservizi di linea;

considerato però che, successivamente, il medesimo Ministero ha ritenuto di temperare la primitiva disposizione ammettendo la ripresa delle istruttorie di domande tendenti a ottenere la deviazione su autostrade degli autoservizi in atto, alla condizione che questi transitassero solo su tratti delle arterie autostradali e che ciò non comportasse alcuna variazione delle finalità di traffico dei singoli servizi;

ritenuto che tali nuovi criteri disdicono l'impegno assunto, e per lo meno si prestano a interpretazioni e applicazioni elusive dell'impegno stesso,

invita il Governo a non accogliere istanze di privati concessionari, inerenti alla deviazione di autolinee esistenti su autostrade che comunque possano alterare l'esistente situazione di fatto e attentare, nella sostanza, all'impegno citato nelle premesse ».

P R E S I D E N T E . Il senatore Bonacina ha facoltà di svolgere questi ordini del giorno.

B O N A C I N A . Signor Presidente, il primo ordine del giorno è sufficientemente chiaro: solleva il problema delle statistiche riguardanti le autolinee. Ciò che accade nelle imprese concessionarie di pubblici autoservizi è diventato una fortezza imprendibile. In tempo fascista si pubblicavano statistiche annuali di 600 pagine che fornivano tutti i possibili dati tecnico-economici delle singole imprese concessionarie di autolinee. Oggi si pubblicano soltanto una quindicina di pagine e si assiste ad episodi sconcertanti come quello che sto per narrare.

Nel 1959 la statistica ufficiale dei pubblici trasporti in concessione, edita dal Ministero dei trasporti, portò in nota: « Per dati più dettagliati sulle autolinee si rimanda ad apposita statistica ». Affannati, cercammo questa apposita statistica, ma invano. Un parlamentare interpellò l'allora Ministro dei trasporti, il senatore Armando Angelini, per farsi dare questa statistica misteriosa, ma il Ministro rispose che « non era disponibile ». La realtà era che i concessionari privati non avevano nessun piacere che si andasse a ficcare il naso nelle loro case dorate. Lo stesso si verifica oggi, così che purtroppo non disponiamo di nessun elemento di giudizio nel momento in cui, come è noto, ci dobbiamo accingere alla riforma legislativa della disciplina di questo settore.

Ritengo pertanto che non possa non essere accolto questo ordine del giorno che impegna il Ministero dei trasporti a fare quello che deve fare, cioè a notificare al Paese quale sia l'effettivo andamento tecni-

co ed economico delle singole imprese concessionarie e delle singole linee da esse esercitate. Nè si può opporre la complessità maggiore della situazione odierna rispetto a quella dell'anteguerra, perchè da allora ad oggi il numero dei concessionari non è molto aumentato.

Il secondo ordine del giorno è di estrema attualità. In sede di discussione del disegno di legge concernente il secondo Piano quinquennale delle ferrovie per 800 miliardi, il Governo assunse l'impegno di non concedere a privati concessioni di autoservizi su pubbliche autostrade. In un primo tempo l'impegno è stato fedelmente mantenuto sospendendo le istruttorie delle domande che erano state avviate; senonchè, il 4 ottobre dello scorso anno, il Ministero dei trasporti ritenne di temperare l'impegno assunto inizialmente consentendo agli Ispettorati della motorizzazione di riprendere l'istruttoria delle domande di concessione di autolinee che interessassero le autostrade, alla condizione però che le domande contemplassero « esclusivamente il trasporto su tratti delle arterie in parola e purchè non si verificasse alcuna variazione nelle finalità di traffico dei singoli servizi ».

Noi sappiamo peraltro che una Commissione ministeriale presieduta dal sottosegretario onorevole Cappugi ha stabilito dei criteri alquanto più restrittivi e cautelativi. Tuttavia, poichè proprio in questi giorni sta per aprirsi la Conferenza delle autolinee di gran turismo, gran parte delle quali, come risulta dall'ordine del giorno della Conferenza stessa, contemplano proprio tracciati autostradali, e dato che il testo letterale della circolare è piuttosto laconico, noi vogliamo nuovamente richiamare, anche per dare maggior forza al Governo, l'impegno assunto precedentemente in modo che esso si realizzi nel senso di non pregiudicare la situazione esistente e quindi di resistere alle domande dei concessionari riguardanti la deviazione o la istituzione di autolinee sui tracciati autostradali.

P R E S I D E N T E . Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Luca De Lu-

ca, Scarpino, Gullo, Spezzano, Vaccaro e Guanti.

S I M O N U C C I , *Segretario:*

« Il Senato,

considerato che, nel quadro dell'ammodernamento e potenziamento di tutto l'assetto ferroviario, il Governo da molto tempo ha deciso di riscattare le ferrovie in concessione gestite dalla Società delle strade ferrate del Mediterraneo (ferrovie Calabro-Lucane);

considerato che, in vista di tale riscatto, l'attuale gestione avrà certamente l'interesse a lasciare nel più completo abbandono la rete in concessione, con tutte le conseguenze dannose per il traffico ed i pericoli per i passeggeri che questo comporta;

considerato che la concessione scade nel prossimo mese di gennaio 1964;

ritenendo che, in attesa del riscatto, la nomina di un Commissario straordinario sia quanto mai giustificata ed opportuna e vada incontro alle legittime richieste avanzate in proposito dagli enti e dalle popolazioni interessate,

impegna il Governo a provvedere conseguentemente ».

P R E S I D E N T E . Il senatore De Luca Luca ha facoltà di svolgere quest'ordine del giorno.

D E L U C A L U C A . Non vi è dubbio che le Calabro-Lucane costituiscono la pagina più brutta di tutta la storia ferroviaria del nostro Paese, una pagina che, secondo me, bisogna cancellare al più presto, senza barricarsi dietro formule procedurali che d'altra parte sono state anche rispettate. Abbiamo l'impegno del Governo il quale da tempo ha annunciato che queste ferrovie saranno statizzate; vi è la diffida del riscatto già mandata alla società concessionaria; vi è la scadenza della concessione stessa che se non vado errato, avverrà nel prossimo gennaio 1964; vi sono le richieste di tutte le Amministrazioni comunali e provinciali della Lucania e della Calabria; vi sono tutti i

sindacati schierati in questa direzione; vi sono, infine, le popolazioni che dalla strage di Fiumarella attendono che questo gruppo di speculatori che gestisce le Calabro-Lucane sia estromesso dalla gestione.

E allora, che cosa si aspetta — ecco quello che io mi domando — per nominare un Commissario straordinario, che deve appunto preparare il passaggio allo Stato di queste ferrovie?

L'onorevole Mattarella, quando era Ministro dei trasporti, ad una richiesta analoga rispose, quasi sorpreso, che lui non poteva ammettere, per principio, che la Mediterranean, nelle more del riscatto, lasciasse in completo abbandono queste ferrovie e, quindi non provvedesse e non assolvesse ai suoi compiti, a norma di legge.

E dicendo questo l'onorevole Mattarella dimenticava — fingeva di dimenticare con aria assennata, è siciliano — che le ferrovie Calabro-Lucane da cinquanta anni non hanno assolto i loro obblighi di legge!

Questa questione è risaputa da tutti, badate; non soltanto nel Parlamento, ma fuori del Parlamento non vi è cittadino, in Calabria, in Lucania e in Puglia, dovunque, che non tratti e non conosca a fondo questa questione delle Calabro-Lucane: vi è una gestione privata che da cinquanta anni ha presentato allo Stato italiano bilanci passivi, e sui bilanci passivi gli azionisti hanno giocato e si sono divisi i profitti. Insomma, le Calabro-Lucane hanno realizzato una specie di socialismo alla rovescia: col denaro pubblico, con i soldi dei cittadini, praticamente, hanno gestito un determinato settore ferroviario e ogni anno, puntualmente, si sono divisi i loro profitti.

Allora, che cosa c'è sotto? Badate che una situazione del genere — non è che io ami le parole grosse — a Napoli sapete come viene definita? Con una sola parola: camorra!

Come si fa ancora ad andare avanti in questo modo in uno Stato repubblicano democratico, con un Governo democratico?! La strage di Fiumarella è accaduta nel dicembre 1960, e ancora continuiamo a dare utili a questa gente! Ma come si fa? Anche se ci fossero delle formule procedurali an-

cora non superate e da superare, queste dovrebbero essere cose da fare con i salti! E invece ancora continuiamo a vedere questa gente che gestisce le Calabro-Lucane!

Signor Presidente, sa quali voci circolano negli ambienti delle Calabro-Lucane? Brutte voci, che io personalmente ho ascoltato con tutte le riserve possibili; secondo queste voci, gli azionisti delle Calabro-Lucane pare che dormano su quattro cuscini, e dormano su quattro cuscini perchè, badate, il fratello di uno dei più alti magistrati d'Italia è membro del Consiglio d'amministrazione della Società concessionaria. Secondo queste voci, allora, avremmo questa conclusione, che anche nel settore delle Calabro-Lucane, nel settore ferroviario italiano, ci sono protetti e protettori!

Sono voci, evidentemente, come io spero, maligne e che mi auguro siano del tutto infondate; ma è un fatto, però, che questi azionisti delle Calabro-Lucane dormano sogni beati, ed hanno proprio, con ostentazione, fatto circolare la voce che, anche se il Governo si è impegnato alla statizzazione del settore, occorrerà in pratica molto tempo prima che si possa arrivare all'estromissione del gruppo privato. Questa questione deve essere allora risolta al più presto.

L'onorevole Corbellini è stato definito in quest'Aula il restauratore delle ferrovie italiane; sarebbe più giusto ricordare anche l'onorevole Ferrari e l'onorevole Cerabona che, insieme con Corbellini hanno concorso a restaurare il nostro sistema ferroviario. Io voglio riconoscere questo titolo di merito dell'onorevole Corbellini, dando atto della sua intelligenza, della sua capacità politica ed anche della sua dirittura morale. Ma io ho presentato l'ordine del giorno proprio perchè è dall'onorevole Corbellini, il restauratore delle ferrovie italiane, che mi attendo questo taglio netto. Se invece il ministro Corbellini non vorrà operare questo taglio, non vi è dubbio che potrà essere ritenuto corresponsabile di una specie di truffa che si sta perpetrando ai danni dello Stato italiano da almeno 50 anni.

Onorevole Sottosegretario, il Ministro è assente: cerchi di riferire al senatore Corbellini il contenuto del mio ordine del giorno;

non si tratta soltanto di accettarlo o respingerlo, a me interessa che agisca subito, perchè non è più possibile consentire ancora a questa gente, che fra l'altro ha dimostrato anche la propria incapacità, di gestire una rete così importante come è quella delle Calabro-Lucane.

P R E S I D E N T E . Si dia lettura dei due ordini del giorno dei senatori Veronesi, Bosso e Bergamasco.

S I M O N U C C I , *Segretario*:

« Il Senato,

considerato che Bologna, per la sua felice ubicazione, si è imposta come il centro geografico, stradale, ferroviario, autostradale più importante d'Italia, con premesse assai favorevoli anche come centro aereo;

ritenuto che la Camera di commercio e le Amministrazioni comunale e provinciale di Bologna hanno, congiuntamente ad associazioni private, dato corso alla iniziativa di un aeroporto, finanziando la costruzione della pista con 450 milioni di lire e sostenendo l'onere della sovvenzione alla Società che attualmente gestisce la linea Bologna-Roma e ritorno;

dato atto che, fino al mese scorso, l'orario della linea era: partenza da Bologna al mattino alle ore 7,45 e rientro a Bologna alle ore 19, nel mentre con l'avanzare della stagione autunnale-invernale l'orario tra la partenza e l'arrivo viene gradualmente ravvicinato così da rendere antieconomico e poco pratico l'uso della linea;

ricordato che l'Ispettorato generale aviazione civile traffico aereo ebbe ad assicurare il potenziamento delle infrastrutture dell'aeroporto di Bologna, al fine di permettere l'utilizzazione del campo anche nelle ore notturne e con condizioni meteorologiche minime, naturali, nella Val Padana,

invita il Governo a volere realizzare con la massima urgenza possibile:

a) l'installazione dell'impianto campale di voli notturni che da mesi giace inutilizzato in un'aviorimessa dell'aeroporto;

b) l'allungamento di 200 ml. dell'attuale pista sul lato Ovest del campo, onde permettere l'installazione dell'apparato ILS per l'avvicinamento e l'atterraggio strumentale in modo definitivo;

c) la costruzione di una torre controllo idonea;

d) la recinzione dell'aeroporto nei tratti pericolosi ».

« Il Senato,

riconosciuta l'urgente necessità di potenziare ed ammodernare le comunicazioni ferroviarie tra il Brennero e gli altri valichi nord-orientali con la riviera adriatica dall'Emilia al Salento, comunicazioni indispensabili per lo sviluppo del traffico commerciale e turistico della intera vasta zona interessata;

preso atto che tali esigenze potrebbero essere razionalmente ed economicamente ottenute anche con la valida utilizzazione del percorso Poggio Rusco-Ferrara-Ravenna per il traffico dal Brennero e del percorso Ferrara-Ravenna per il traffico dei valichi nord-orientali;

considerato che non dovrebbe essere di ostacolo il fatto che il tronco Poggio Rusco-Ferrara è dato in gestione privata,

invita il Governo a voler porre allo studio il possibile ammodernamento e potenziamento, elettrificazione compresa, dei percorsi Ferrara-Ravenna e Poggio Rusco-Ferrara ».

P R E S I D E N T E . Il senatore Veronesi ha facoltà di svolgere questi ordini del giorno.

V E R O N E S I . Il primo ordine del giorno chiede al Governo la realizzazione di infrastrutture necessarie per rendere attuale, anche in periodo autunnale e invernale, l'uso degli impianti aeroportuali di Bologna. Bologna è un centro geografico, stradale e ferroviario di particolare importanza; i suoi impianti aeroportuali, a differenza di tanti altri per i quali vengono chiesti degli interventi, per essere creati, hanno necessità di essere solo utilmente potenziati. Nell'ordine

del giorno si fa pertanto presente: che l'aeroporto di Bologna è dotato di un impianto campale di volo notturno, il quale però giace inutilizzato in una aviorimessa dell'aeroporto; che alla pista, mancano almeno 200 metri per essere resa più efficiente; che è necessaria la costruzione di una torre di controllo idonea e che si deve provvedere alla recinzione dell'aeroporto nei tratti pericolosi.

L'aeroporto di Bologna è sorto per lo sforzo congiunto di enti cittadini e associazioni private, ed ha funzionato regolarmente per tutto il periodo estivo, ma con l'avvicinarsi della stagione nella quale il periodo diurno è più breve, i voli di andata e ritorno da e per Roma sono stati così ravvicinati, per cui non è più utile l'uso di una linea che se consente di partire da Bologna nella mattinata non permette di rientrarvi nella stessa giornata, dopo un congruo lasso di tempo trascorso a Roma.

Per questi motivi raccomandiamo il completamento delle infrastrutture che rendano possibili i voli notturni.

Il secondo ordine del giorno riguarda il potenziamento dei percorsi ferroviari Ferrara-Ravenna e Poggio Rusco-Ferrara, per il miglioramento dei traffici da e per i valichi nord-orientali nonchè da e per il Brennero.

Il Tirreno è completamente servito da una linea ferroviaria, ammodernata al meglio di volta in volta, mentre l'Adriatico non si trova nella stessa situazione. Infatti la linea ferroviaria che corre lungo le coste adriatiche, all'altezza di Rimini e poi Ravenna, devia verso l'entroterra, per tornare poi di nuovo su Ferrara per servire le zone nord-orientali della rete. Ora noi chiediamo il potenziamento del tratto tra Ferrara e Ravenna (ivi compresa l'elettrificazione) perchè ciò sveltirebbe tutto il traffico sia turistico che ordinario e merci; e ciò anche per motivi di sviluppo industriale che riguardano l'intera riviera adriatica. D'altra parte il potenziamento del tratto Ferrara-Poggio Rusco può coinnestare in maniera molto più facile ed agevole il traffico in aumento della riviera adriatica. Vero è che il tratto Ferrara-Poggio Rusco è dato in gestione a società privata; noi pensiamo, però, che si potrebbero trovare forme di coordinamento, in considera-

zione anche del fatto che proprio per il periodo estivo vengono avviati dalle Ferrovie dello Stato anche sopra questa linea, oggi data a gestione privata, dei treni speciali di necessità turistiche.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Tullia Romagnoli Carettoni e Darè.

G E N C O , Segretario :

« Il Senato,

constatate le esigenze sorte in ordine allo sviluppo economico delle Province della Bassa Padana, e, di conseguenza, considerata l'urgenza di inserire la rete ferroviaria della Bassa Padana nelle grandi vie di comunicazione nazionale ed internazionale,

fa voti perchè sia provveduto:

1) alla realizzazione di una comunicazione diretta fra La Spezia ed il Brennero che raggiunga rapidamente i porti di La Spezia e di Livorno, destinati ad accogliere il volume in costante aumento dei traffici che dall'Europa centrale si dirigono verso l'alto Tirreno, integrando così la potenzialità di ricevimento e smistamento del porto di Genova;

2) al potenziamento ed elettrificazione della linea Verona-Mantova-Modena, sì da consentire a questo tronco di funzionare come doppio binario di fatto della Verona-Nogara-Bologna;

3) all'ammodernamento della linea Codogno-Cremona-Mantova-Monselice, specialmente sotto il profilo dell'armamento e del segnalamento, in modo da rendere possibile il trasporto di carichi pesanti senza limitazioni di velocità e di creare comunicazioni rapide per viaggiatori sulla relazione Venezia-Monselice (Ferrara)-Mantova-Cremona-Milano e da Cremona verso Piacenza ».

PRESIDENTE. Poichè i senatori Tullia Romagnoli Carettoni e Darè sono assenti, s'intende che abbiano rinunciato a svolgere l'ordine del giorno.

Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Indelli e Focaccia.

G E N C O , Segretario :

« Il Senato,

considerato che risponde a evidente interesse economico e sociale delle popolazioni l'estensione della competenza territoriale del compartimento ferroviario di Napoli alla zona, compresa tra Battipaglia e Sapri, inspiegabilmente ancora annessa al compartimento di Reggio Calabria,

fa voti al Governo perchè non voglia ulteriormente procrastinare l'auspicata revisione territoriale dei compartimenti di Napoli e di Reggio Calabria ».

PRESIDENTE. Il senatore Indelli ha facoltà di svolgere quest'ordine del giorno.

I N D E L L I . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, le popolazioni, gli operatori economici e il personale ferroviario dislocati nelle parti meridionale della provincia di Salerno da tempo chiedono il passaggio sotto la giurisdizione del Compartimento di Napoli della linea ferroviaria compresa tra gli scali di Battipaglia e Sapri. L'aspirazione si basa su seri e fondati motivi di natura tecnica, economica e sociale che di seguito esporrò.

La linea in parola è troppo decentrata rispetto alla sede compartimentale di Reggio Calabria, a circa 400 chilometri, mentre di sta appena 70 chilometri da Napoli. Conseguentemente, gli utenti e il personale ferroviario debbono sopportare un notevole disagio nella trattazione di pratiche amministrative, personali o varie.

In caso di incidenti, guasti o inconvenienti di qualsiasi natura, sulla linea predetta i mezzi e i servizi di emergenza sono del tutto inefficaci ed antifunzionali, in quanto la rilevante distanza che separa le località della loro normale residenza dalla sede d'impiego non consente l'intervento tempestivo ed immediato, con conseguente pregiudizio sull'andamento generale del ser-

vizio che, frequentemente, provoca giustificate rimostranze da parte dei viaggiatori. In tali evenienze, i primi soccorsi vengono inviati dal compartimento di Napoli, che provvede anche ad alcune incombenze del servizio normale, quali l'invio di carri speciali, di locomotive di rinforzo, eccetera.

L'incongruenza e l'assurdità della situazione attuale si rilevano dalla organizzazione dei servizi. Infatti, mentre il Compartimento di Napoli estende la sua giurisdizione con la direzione del servizio trazione, fino allo scalo di Sapri, deve limitarla a quello di Battipaglia per i settori movimento, commerciale, lavoro, eccetera.

Sotto il profilo commerciale gli utenti ricevono un notevole danno dalla lentezza di espletamento delle pratiche di richiesta di carri per il trasporto delle merci all'Ufficio compartimentale di Reggio Calabria, che ne dispone l'invio da stazioni di concentramento lontane da quelle di utilizzazione. Detti spostamenti, di per sè antieconomici per le spese e il logorio che comportano, provocano spesso ritardi nell'invio del materiale, con conseguenze facilmente prevedibili, soprattutto quando occorra spedire prodotti ortofrutticoli o comunque deperibili.

È assurdo infatti, onorevole Ministro, che, in una zona di intenso sviluppo agricolo-industriale, quale è quella della piana del Sele, comprese Paestum, Altavilla, Albanella, si debba ancora restare in questa situazione antieconomica! (*Interruzione del senatore Barbaro*). È il progresso che impone queste esigenze. È la vita, in costante movimento che vuole e reclama questo giusto provvedimento! Sono state redente quelle terre, dove regnava la malaria, con il lavoro e il sacrificio degli agricoltori e degli industriali! Vogliamo che questa distonia scompaia per dare benessere a quelle popolazioni.

B A R B A R O. Spostate il Compartimento di Napoli e Salerno!

I N D E L L I. Sono piccole distonie, che bisogna pur eliminare per cercare di migliorare la vita della zona, della regione e di riflesso della Nazione.

Gli operatori e gli Enti economici, come la Camera di commercio, che ha giurisdizione su tutta la provincia, debbono superare non lievi difficoltà per discutere nella sede di Reggio problemi o risolvere pratiche concernenti i trasporti ferroviari. E si spiega così la viva adesione degli Enti locali della provincia salernitana a questa tesi che riveste una vitale importanza. Varie sollecitazioni sono pervenute al Ministero competente ...

B A R B A R O. Qui siamo in pieno contrasto.

I N D E L L I. Qui siamo per esporre le nostre idee, perchè miriamo solo allo scopo di migliorare le condizioni di vita della provincia e della regione campana.

Si potrebbero addurre molte altre ragioni di carattere sociale, economico e logistico per giustificare l'urgente necessità dell'auspicata modifica compartimentale, ma quelle esposte sono più che probatorie.

Ma si può obiettare che il provvedimento in parola non può essere preso in considerazione a causa delle ripercussioni negative, che esso potrebbe avere sullo svolgimento del raddoppio in corso sulla linea stessa. Ma io obietto che questi lavori dovrebbero invece costituire un ulteriore elemento positivo per adottare il provvedimento, perchè i traffici, con il raddoppio già iniziato da Napoli a Vallo, certamente sarebbero più agevoli, tempestivi ed efficaci.

Pertanto affido alla sensibilità del Governo il mio ordine del giorno firmato anche dal senatore Focaccia e spero che si trasformino in realtà provvedimenti atti a soddisfare le giuste aspirazioni delle popolazioni salernitane.

P R E S I D E N T E. Si dia lettura dei due ordini del giorno del senatore Genco.

S I M O N U C C I, *Segretario*:

« Il Senato,

nel procedere all'approvazione dello stato di previsione della spesa del Ministe-

ro dei trasporti e dell'aviazione civile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964,

invita il Governo a sospendere o rinviare i concorsi per la promozione alla qualifica di ispettore principale, indetti dall'Ispettorato generale della M.C.T.C. le cui prove scritte dovrebbero aver luogo nella terza decade del corrente mese di ottobre, e ciò in ossequio all'ordine del giorno Carrelli-Indelli, approvato dalla 1ª Commissione del Senato, nella seduta del 3 ottobre 1962, ed accettato dal Governo, ed in considerazione che è attualmente all'esame del Parlamento un disegno di legge, concordato tra tutti i Gruppi parlamentari, per l'abolizione delle prove di esame nella promozione alla qualifica di Ispettore principale »;

« Il Senato,

in considerazione dello sviluppo industriale della zona che si estende tra Bari, Brindisi, Taranto e Ferrandina, alle cui immediate e future esigenze la rete ferroviaria attualmente esistente si appalesa inadeguata e sorpassata,

invita il Governo a studiare un piano di trasformazione e completamento di detta rete, con particolare riguardo alla linea Bari-Taranto, dal tracciato difficile in corrispondenza del valico di Castellaneta, e della linea secondaria Bari-Matera-Ferrandina Scalo, a scartamento ridotto, che lo Stato si appresta a prendere in gestione diretta, il che impone un ammodernamento ed una trasformazione a scartamento ordinario, tali da inserire la relazione predetta nel complesso della rete ferroviaria statale della zona ».

P R E S I D E N T E . Il senatore Genco ha facoltà di svolgere questi ordini del giorno.

G E N C O . Uno non lo illustrerò, data la sua particolare evidenza, mentre sono dolente di dovermi occupare ancora una volta di un argomento del quale, in ripetuti interventi sui bilanci precedenti, già mi sono occupato.

Il 1° gennaio 1964, lo Stato dovrebbe assumere in gestione diretta le Calabro-Lucane, i cui tronchi più importanti sono la Bari-Matera-Montalbano (passa per Ferrandina) e la Bari-Altamura-Potenza, oltre alle linee calabresi, onorevole Salerni.

Ora, io desidero sapere dal Ministro, o da chi per lui, cosa si intende fare. Ritengo che si imponga, con carattere di assoluta urgenza, lo studio organico di un piano di trasformazione e completamento della rete ferroviaria statale e secondaria di tutto il complesso pugliese e lucano, sia per consentire un accorciamento delle comunicazioni tra Bari e la Calabria, sia per rispondere alle esigenze dello sviluppo di quello che ormai viene chiamato il quadrilatero industriale Bari-Brindisi-Taranto-Matera. Aggiungo che nella zona di Matera, oltre al metano in quantità notevole, non ancora utilizzato, si è trovato anche del petrolio ed allora bisognerà adeguare tutta la rete viaria e ferroviaria (e della rete viaria parlerò in occasione del bilancio dei Lavori pubblici) alla nuova realtà industriale in atto, a quelle che saranno le esigenze immediate e future della zona.

Probabilmente la risposta del Governo, sarà che questo problema è di competenza della Direzione generale delle nuove costruzioni ferroviarie. Ma io non parlerò di nuovi tronchi, ma di una sistemazione generale di tutto il complesso ferroviario della zona del Salento, dalla Puglia, in provincia di Bari, alla Basilicata. Aggiungo che la ferrovia Bari-Taranto è insufficiente alle necessità future di Taranto.

Convengo con l'amico Giancane che la stazione di Taranto dovrebbe essere ampliata e riveduta, ma non è solo con il rifacimento di questa stazione che si risolve il problema, che è molto più complesso e nel cui piano di carattere generale va inquadrata la soluzione di Taranto.

Spese per l'Ispettorato generale della motorizzazione. Nei capitoli di bilancio da 40 a 55 sono previsti i contributi e i sussidi integrativi per le ferrovie secondarie in concessione. Poco fa ho ascoltato due interventi che a me, che ragiono un pochino a modo mio, sono parsi contraddittori. Cinque minuti fa l'onorevole Salati ha detto: ba-

date che le linee di trasporto urbano e le aziende municipalizzate versano in condizioni pietose, e subito dopo il senatore De Luca ha parlato degli affari d'oro delle concessionarie. Ma, amici miei, tutte le aziende del settore presentano disavanzi, sia che i sistemi di trasporto siano affidati alle concessionarie, sia che siano affidati alle aziende municipalizzate, sia che siano affidati allo Stato; il problema del *deficit* delle calabro-lucane non si risolve con l'assunzione delle linee da parte dello Stato. Lo Stato le assumerà e ciò sarà utile solo se si faranno quei lavori che si richiedono per le esigenze della zona.

Siccome tutti i mezzi di trasporto versano in condizioni non propriamente rosee, è necessario che si continui sulla strada indicata l'anno scorso dall'onorevole Mattarella, che era allora Ministro dei trasporti, il quale ha fatto fare un accurato esame delle necessità dei servizi in concessione. Questo esame si è concluso con un disegno di legge presentato il 17 giugno al Tesoro per il parere, ma fino a questo momento *ne verbum quidem*.

Vorrei che l'onorevole Sottosegretario facesse presente al ministro Corbellini la necessità che non vengano differiti i lavori sul potenziamento degli armamenti, sulla protezione dei passaggi a livello (continuiamo a tenerne troppi e accadono troppi incidenti) e sull'adeguamento del materiale rotabile, il quale non riguarda soltanto le linee in concessione, ma riguarda anche le linee ferroviarie statali.

Vi è il rapido 626, in partenza da Bari alle 5 con arrivo a Napoli alle 8,45, che ad Aversa scarica alcuni viaggiatori, fra i quali alcuni parlamentari che proseguono per Roma col diretto 90. Ebbene, questi viaggiatori (i parlamentari sono pochi, ma sono tanti i viaggiatori a pagamento) giunti ad Aversa prendono il magnifico treno 90, ma viaggiano regolarmente in piedi fino a Roma, per un percorso che dura circa due ore e un quarto. Si dice che mancano le vetture; ma riservate qualche posto per i viaggiatori provenienti dalle Puglie. È possibile che un individuo che deve fare sei ore di viaggio debba trascorrerne più di due in piedi?

Io darò al Sottosegretario i particolari riguardanti il treno 626 e il treno 90. Ma vorrei che una volta tanto vi si trovasse a viaggiare qualcuno del Ministero e vedesse che cosa significa fare un viaggio in quelle condizioni.

SALERNI Sulla Reggio-Roma avviene la stessa cosa, il che dimostra che non c'è crisi di viaggiatori.

GENCO. Io non sono certo contrario alle necessità della Calabria, senatore Salerni. Non parlerò della linea jonica-adriatica, perchè ne ha parlato autorevolmente il senatore Barbaro.

L'assunzione del personale con le visite mediche si può dire che è diventata una specie di gioco cinese. Hanno inventato finanche un libro di origine giapponese nel quale i candidati ferroviari debbono andare a leggere fra palline variamente colorate. Io ho sempre avuto una vista perfetta, ma quando ho visto quel libro mi sono accorto che sarei stato impossibilitato a fare il ferroviere, perchè non distinguevo niente. Eppure i semafori rossi, verdi e gialli li distinguo bene, e guido l'auto da 40 anni.

Per quanto riguarda la circolazione ed il traffico, il ministro Sullo ha avanzato l'altro giorno alla Conferenza di Stresa la proposta di creare un Ministero del traffico e della circolazione, come se non bastasse l'Ispettorato del traffico e della circolazione che si trova ai Lavori pubblici, che io ho sempre chiesto venisse soppresso, perchè questa materia è di competenza del Ministero dei trasporti.

VARALDO. Questa non è materia del suo ordine del giorno.

GENCO. Senatore Varaldo, si prepari a festeggiare il suo onomastico domani. Se non mi vuole ascoltare non mi ascolti...

VARALDO. Se si svolge un ordine del giorno, non si fa un discorso generale.

GENCO. Onorevole Presidente, il lavoro degli uffici periferici, degli ispettorati del-

la motorizzazione è enorme e suscita proteste da parte del pubblico. Basti pensare alle file dietro gli sportelli degli uffici addetti al rilascio delle patenti e alla richiesta di esame per la patente. Lo stesso deve lamentarsi per gli uffici delle Prefetture il cui personale non solo è insufficiente, ma non riceve una lira per l'enorme lavoro che fa, per ogni patente rilasciata. E mi sia consentito di porre una domanda: è possibile che i possessori di patente di grado D per guidare un trattore per i lavori nei campi devono fare un altro esame, che poi consiste in una domanda come questa: « se devi svolta-re cosa fai? », « Se mancano le frecce alzo la mano ».

Avrei da aggiungere qualche parola su un altro argomento ma vi rinuncio, signor Presidente, e non senza una sommessa protesta, perchè mentre a tanti è stato consentito parlare mezz'ora a me non è stato consentito di completare il mio intervento.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Giancane, Bonacina e Martinez.

SIMONUCCI, Segretario:

« Il Senato,

considerata l'importanza che ha assunto e sempre più va assumendo la città di Taranto per lo sviluppo del Mezzogiorno con l'imminente entrata in funzione del quarto Centro siderurgico a ciclo integrale;

constatata l'arretratezza e l'inadeguatezza degli impianti ferroviari attualmente esistenti, e dato che non è da ritenere che i lavori programmati dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile siano sufficienti ad eliminare le gravi strozzature degli impianti stessi,

invita il Governo a provvedere con la dovuta urgenza alla costruzione di una nuova stazione ferroviaria nella parte orientale della città o, quanto meno, all'adeguamento delle infrastrutture ferroviarie, nell'ambito del secondo piano quinquennale ».

PRESIDENTE. Poichè i senatori Giancane, Bonacina e Martinez, non sono

presenti si intende che abbiano rinunciato a svolgere l'ordine del giorno.

Si dia lettura dei due ordini del giorno del senatore Venudo.

SIMONUCCI, Segretario:

« Il Senato,

considerato che il tronco ferroviario, sulla linea Trieste-Venezia, il quale va da Quarto d'Altino a Cervignano, è ancora a un solo binario;

che la sede esiste, esistono i manufatti e tutto si riduce a riporre il tratto di binario rimosso durante l'ultima guerra;

che gli stessi treni rapidi devono spesso fermarsi lungo il percorso per dare via libera a treni incrocianti;

considerata l'importanza dell'arteria che unisce Trieste con Venezia,

invita il Governo a dare disposizioni perchè il ripristino del doppio binario abbia sollecita esecuzione »;

« Il Senato,

considerato che Portogruaro è nodo ferroviario di notevole importanza (linee: Trieste-Venezia, Casarsa-Pordenone-Udine, Motta-Treviso);

che l'afflusso di viaggiatori è in continuo aumento, mentre la stazione ferroviaria e adiacenze sono in pessimo stato di manutenzione e perciò offrono anche uno spettacolo poco edificante a italiani e stranieri che — specialmente nel periodo estivo — giungono sempre più numerosi per recarsi alle vicine spiagge balneari,

invita il Governo a dare immediata esecuzione almeno ai seguenti lavori che, d'altra parte, comportano una spesa assai modesta:

- 1) sistemazione dei marciapiedi e del piazzale;
- 2) ripristino delle pensiline distrutte per eventi bellici »;

PRESIDENTE. Il senatore Venudo ha facoltà di svolgere questi ordini del giorno.

V E N U D O . Signor Presidente, onorevoli colleghi, sarò brevissimo.

Per collegare meglio Trieste con Venezia e con la madre Patria, domando, con il mio primo ordine del giorno, che si dia immediata esecuzione al ripristino del doppio binario sul tronco ferroviario che va da Quarto d'Altino a Cervignano.

La sede esiste, esistono i manufatti e tutto si riduce a riporre il tratto di binario rimosso durante l'ultima guerra.

Il doppio binario consentirà un più rapido e più facile collegamento di Trieste con Venezia e con la madre Patria e favorirà i rapporti commerciali della zona con le Tre Venezie e con il vicino Oriente.

Ma c'è un altro motivo che mi ha indotto a presentare quest'ordine del giorno: migliaia sono gli operai, impiegati, studenti, insegnanti che dai paesi lungo la linea si recano al loro posto di lavoro: da una parte verso Venezia-Mestre per raggiungere gli stabilimenti di Marghera e dall'altra per recarsi a Monfalcone e Trieste, e le scuole medie superiori si trovano soltanto nei grossi centri.

Se ci fosse il secondo binario il traffico, già rilevante, verrebbe sveltito, il tempo per il percorso sarebbe ridotto: attualmente anche i treni rapidi devono talvolta fermarsi per dar via libera a treni incrociati.

Per Trieste, per gli operai, per gli studenti, per gli insegnanti rivolgo la preghiera al Ministro perchè le opere di ripristino del doppio binario possano avere immediata esecuzione.

Il mio secondo ordine del giorno tratta di un argomento sul quale sono intervenuto altre volte.

Portogruaro che è nodo ferroviario di notevole importanza ha una stazione che non è una stazione ferroviaria: consiste in un vecchio edificio riparato alla meglio dopo i bombardamenti aerei.

Sarebbe stato doveroso ricostruirlo *ex-novo*, ma si è detto che la spesa sarebbe rilevante e che, per il momento, il bilancio del Ministero dei lavori pubblici non è in grado di sopportarla.

Dicevo che Portogruaro è nodo ferroviario di notevole importanza per le linee che da

essa si dipartono, ma lo è anche per l'afflusso di turisti italiani e stranieri che vi convergono sempre più numerosi per raggiungere le vicine spiagge balneari di Lignano, Bibione, Caorle e Jesolo.

E non vi è una pensilina (e c'erano prima della guerra), non un sottopassaggio. (*Interruzione del senatore Genco*). Caro collega Genco, noi veneti siamo sempre modesti nelle nostre richieste!

G I A N Q U I N T O . Ha ragione il senatore Venudo.

V E N U D O . Noi chiediamo che, quando i viaggiatori sostano, non siano esposti alla pioggia, alle intemperie o al sole. Della situazione e dei disagi ne ha parlato la stampa, sono anche apparse delle fotografie sui giornali, c'è malumore generale. Ci limitiamo, per ora, a domandare quanto ha già fatto presente quell'Amministrazione comunale e cioè due pensiline e la sistemazione del piazzale esterno! Le richieste sono modeste assai e le corrispondenti spese tanto esigue!

Inoltre Protogruaro è disposta a intervenire e a collaborare con l'Amministrazione ferroviaria pur di dare un aspetto meno indecoroso alla stazione e alle immediate adiacenze che, nelle attuali condizioni, oltre tutto, immeritatamente la umiliano di fronte a italiani e stranieri.

P R E S I D E N T E . Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Rubinacci.

S I M O N U C C I , *Segretario*:

« Il Senato,

considerata la grave situazione economico finanziaria delle Aziende ferrotramviarie che pregiudica la sicurezza degli impianti, mantiene in stato di arretratezza un essenziale pubblico servizio ed ha ripercussioni negative anche sul trattamento del personale;

ritenuto che le ferrovie in concessione insistono su circa 5.000 Km. e servono popolazioni numerosissime;

tenuta presente, in modo particolare, la situazione della ferrovia Circumvesuviana, che serve tutto l'*hinterland* della città di Napoli, attraversa numerosi comuni e consente l'afflusso quotidiano di migliaia di lavoratori, e che si trova con impianti, motrici e vetture in pessimo stato e per la quale, come ha ritenuto il Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto del 27 luglio 1963, è indifferibile il raddoppio della linea nel tratto Barra-Torre,

invita il Governo:

1) a predisporre un idoneo finanziamento della legge 27 aprile 1962, n. 211, onde provvedere all'ammodernamento degli esercizi, al risanamento finanziario e al miglioramento delle linee;

2) a predisporre apposito disegno di legge che preveda lo stanziamento dei fondi necessari al raddoppio della linea Circumvesuviana, nel tratto Barra-Torre, integrando con altri 2.200.000.000 di lire i fondi stanziati con la legge 30 luglio 1962, numero 960, in relazione ai progetti approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici ».

PRESIDENTE. Poichè il senatore Rubinacci non è presente, si intende che abbia rinunciato a svolgere l'ordine del giorno.

Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Bosso, Chiariello e Veronesi.

S I M O N U C C I , Segretario:

« Il Senato,

tenuto conto delle molteplici discrasie funzionali che attualmente caratterizzano le competenze delle diverse Amministrazioni in ordine ai problemi marittimi e portuali,

invita il Governo a stabilire le norme per un efficiente coordinamento fra i Ministeri interessati — dei Trasporti, dei Lavori pubblici e della Marina mercantile — eventualmente mediante la creazione di un apposito Comitato interministeriale ».

PRESIDENTE. Poichè i senatori Bosso, Chiariello e Veronesi sono assenti, si intende che abbiano rinunciato a svolgere l'ordine del giorno.

Lo svolgimento degli ordini del giorno è così esaurito.

Rinvio il seguito della discussione ad altra seduta.

Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi, alle ore 17, con l'ordine del giorno già stampato e distribuito.

La seduta è tolta (ore 14).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari