

SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

39^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

VENERDÌ 4 OTTOBRE 1963

(Antimeridiana)

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI,

indi del Presidente MERZAGORA

e del Vice Presidente SECCHIA

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione	Pag. 1967
Presentazione di relazione	1967

Seguito della discussione e approvazione:

« 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	1993
ALCIDI BOCCACCI REZZA Lea	2010
BARBARO	2002 e passim
BONACINA	1999, 2002, 2005
CAPPUGI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	1995 e passim
CARELLI	2005
CORBELLINI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>	1974 e passim
CORNAGGIA MEDICI	2012
DE LUCA Luca	1998, 2006
DE UNTERRICHTER, <i>relatore</i>	1967 e passim

DI PAOLANTONIO	pag. 1999, 2000, 2001
FERRARI Giacomo	1993, 1994
GARLATO	2001
GENCO	2007, 2010
GIANCANE	2006, 2008
GIANQUINTO	1995, 1996
INDELLI	2007
* RUBINACCI	2009
SALATI	1996
SALERNI	2004, 2005
TREBBI	1996, 1997, 1998
VENUDO	2009
ZACCARI	2011

INTERROGAZIONI

Per lo svolgimento:

PRESIDENTE	2014
CORBELLINI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>	2014
MAMMUCARI	2013

N. B. — L'asterisco premesso al nome di un oratore indica che il discorso è stato rivisto d'ufficio.

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

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

Si dia lettura del processo verbale.

S I M O N U C C I , Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del giorno precedente.

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

Annunzio di presentazione di disegni di legge

P R E S I D E N T E Comunico che sono stati presentati i seguenti disegni di legge dai senatori:

Valsecchi Athos: « Modifica all'articolo 169 del regolamento per l'esecuzione del testo unico 18 giugno 1931, n. 773, delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 6 maggio 1940, n. 635 » (169);

Samek Lodovici e Valsecchi Athos: « Agevolazioni tributarie a favore dell'Associazione volontari italiani del sangue (A.V.I.S.) » (170);

Maier e Schietroma: « Provvidenze in favore della scuola nazionale cani guida per ciechi » (171);

Carelli: « Interpretazione dell'articolo 15, n. 3, del decreto del Presidente della Repubblica 16 maggio 1960, n. 570, e dell'articolo 3, n. 3, della legge 10 settembre 1960, n. 962, in materia di eleggibilità a Consiglieri provinciali e comunali degli amministratori degli E.C.A. e di Istituzioni pubbliche di assistenza e beneficenza » (172).

Annunzio di presentazione di relazione

P R E S I D E N T E Comunico che, a nome della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro), il senatore Bertone ha presentato la relazione sul disegno di legge:

« Assunzione a carico dello Stato delle spese per i funerali dell'onorevole Giuseppe Capi » (149).

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

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

D E U N T E R R I C H T E R , relatore. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, nonostante il limitato tempo consentito per la nostra discussione, gli interventi fatti hanno ribadito l'importanza vitale, per la nostra economia e per l'avvenire del Paese, di tutto quanto attiene ai trasporti.

Si può affermare che un indice fondamentale per giudicare il progresso e il livello economico e sociale di un popolo è dato dallo sviluppo dei vari sistemi di trasporto, e che la stessa dignità e libertà degli uomini

e dei popoli è legata alla possibilità di spostarsi facilmente e liberamente per soddisfare le ragionevoli esigenze della vita. La comprensione, la conoscenza e quindi la pace tra i popoli sono favorite o insidiate dalla maggiore o minore intensità o deficienza dei trasporti.

È quindi logico che il bilancio del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile venga discusso con tanto interesse e con tanta passione.

Negli interventi degli onorevoli colleghi abbiamo sentito vibrare l'ansia di potenziare, perfezionare, ammodernare tutto quanto attiene ai trasporti ferroviari, stradali, aerei e navali. Perchè questa aspirazione possa essere efficacemente perseguita è però necessario che ci si svincoli, a volte, da tradizioni e da sentimentalismi che la tecnica e l'economia dei trasporti, in rapida evoluzione, indicano come certamente superati.

Non erano forse belle le vecchie diligenze a cavalli? Le abbiamo riviste per il Centenario delle Poste . . .

T R E B B I . Erano anche adeguate ai tempi; i treni di oggi però lo sono meno.

• D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. Quelle vecchie diligenze erano incomparabilmente più belle di un treno, così come i vecchi velieri che solcavano tranquilli l'oceano erano molto più romantici e più estetici, per esempio, dei moderni aliscafi. Eppure abbiamo dovuto rinunciare alla poesia di questi mezzi ormai superati. È un po' quello che sta avvenendo per le tramvie e le vecchie ferrovie, magari a cremagliera, che sono state ancora auspicate e vagheggiate ieri in questa Aula e che sono ormai irrimediabilmente superate. In certe condizioni di terreno e di fronte a certe esigenze di traffico, queste ferrovie di concezione tradizionale potrebbero rappresentare non già un progresso per lo sviluppo del nostro Paese, bensì una remora.

Quando lamentiamo che certe zone della nostra Italia sono ancora inadeguatamente servite dai mezzi di trasporto, è nostro preciso dovere ricorrere a quelle strutture e a

quei mezzi che, in rapporto allo sviluppo attuale della tecnica, meglio corrispondono alle necessità e possibilità economiche e alle esigenze sociali. I vari sistemi di trasporto, che vanno rapidamente evolvendo, si stanno allontanando dalle caratteristiche generiche per specializzarsi sempre di più.

La ferrovia moderna ha caratteristiche di impiego, e quindi di tracciato, nuove, ed esigenze difficilmente adattabili ai servizi su piccole distanze e ai trasporti di poche merci e di poche persone. Abbiamo sentito parlare giustamente della superiorità delle ferrovie nei trasporti di massa; abbiamo sentito accennare ai progressi della tecnica ferroviaria; pensiamo alla ferrovia da poco inaugurata in Giappone, che raggiunge una velocità commerciale di 170 chilometri all'ora.

Le vecchie strade non sono più adatte ad ogni servizio. Debbono essere sistemate e differenziate per le esigenze di vari tipi di traffico: le piste per i ciclisti, viali per i pedoni, le strade per il traffico capillare, le autostrade per le grandi distanze e le grandi velocità.

Gli stessi aerei si differenziano. Che importanza ha viaggiare a grandissima velocità quando la distanza da coprire è di 300 o 400 chilometri? Occorre perseguire l'economicità del trasporto. Gli aerei supersonici avranno un avvenire sulle grandissime distanze, per servizi aerei transoceanici; ma sarebbe un errore economico e tecnico grave impiegare aerei supersonici su distanze modeste, ove la differenza di velocità tra un aereo supersonico e un aereo subsonico potrebbe comportare al massimo il risparmio di un quarto d'ora o di mezz'ora.

Dotare pertanto le nostre zone che sono ancora scarsamente servite di mezzi superati, sarebbe un imperdonabile errore. Sarebbe un grave errore ricorrere oggi alla costruzione di ferrovie secondarie, su percorsi ove si prevede un limitato traffico di persone e merci.

Abbiamo parlato ieri dei noti « rami secchi » e li abbiamo sentiti difendere con tanto calore. I rami secchi rappresentano nella maggior parte dei casi una remora allo svi-

luppo economico delle zone che hanno avuto la ventura di avere molti decenni fa queste primizie; le vecchie ferrovie e tranvie, lente e a scarso traffico possono essere sostituite vantaggiosamente con rapidi e moderni autoveicoli. Ho affermato però nella mia relazione che, prima di pensare alla soppressione di servizi e di impianti fissi esistenti, bisogna preoccuparsi di dare corso a tutte le opere necessarie alla sistemazione o alla costruzione di strade, all'adeguamento delle organizzazioni stesse dei servizi che dovranno svolgersi sulle strade, in modo che la scomparsa del ramo secco sia salutata con gioia dagli interessati e non sia considerata un sacrificio, perchè questo non deve mai essere. Sarà, semmai, solo un sacrificio di prestigio.

Io vorrei poter disporre di tempo sufficiente per rispondere a tutti i colleghi che hanno avuto la bontà di leggere la mia relazione, di intervenire, di fare delle osservazioni, perchè sono convinto che con queste discussioni noi potremo trovare concordemente la via migliore per risolvere i problemi che ci angustiano ancora nel settore dei trasporti. Possiamo constatare con soddisfazione che nella nostra Aula nessuna voce stridente si è levata, abbiamo trovato in genere un accordo, una sintonia nel riconoscere i difetti. Quasi sempre una sintonia nell'individuare i rimedi. Non penso che sia utile per il nostro Paese l'atteggiamento di chi si affanna a sostenere che tutto va bene. È preferibile avere la capacità di individuare le deficienze e il coraggio di esporle. Soltanto riconoscendo le deficienze è possibile trovare anche i rimedi adeguati.

Fra i vari interventi mi permetterò di citare brevissimamente quello del collega Militerni che ha parlato delle ferrovie in concessione, che è un problema tecnico, economico e, mi si consenta, anche politico per quanto riguarda la risoluzione delle difficoltà in cui si dibattono le Amministrazioni delle ferrovie in concessione. Noi dovremo tener presente che le ferrovie in concessione, così come le autolinee in concessione, hanno una funzione sociale ben precisa; dobbia-

mo tendere al miglioramento di questo servizio sociale che rendono sia le une che le altre. Il miglioramento va conseguito sul terreno tecnico ed anche su quello economico.

Penso che anche di fronte ad un problema così poliedrico e polimorfico, come quello dei trasporti, non sia saggia cosa agganciarsi a delle teorie atte a risolvere problemi economici e sociali. Penso che tutto quanto attiene alla natura umana non possa essere risolto attraverso delle ricette taumaturgiche valide per ogni situazione; gli uomini saggi debbono ricorrere sempre al sistema più conveniente nelle varie contingenze. Quindi, per quanto riguarda questi trasporti secondari, possiamo sì pensare che in molti casi potranno essere migliorati dall'intervento preciso dello Stato, delle Regioni, dei Comuni o di altri Enti, ma dobbiamo anche tener presente che questo intervento dovrà avvenire su basi gradualistiche, se non vogliamo creare dei turbamenti e che comunque lo Stato avrà sempre tutto l'interesse a ricorrere anche alla collaborazione dell'iniziativa privata, collaborazione che deve essere controllata ma anche aiutata, non certo per garantire ad essa un lucro, come è stato detto, ma per adeguare i vari servizi alle esigenze tecniche, economiche, sociali.

A me sembra che, ragionando in termini economici, noi dovremmo pensare soprattutto a rendere i servizi perfetti e il meno possibile costosi. Ho accennato nella mia relazione al fatto che, specie per le autolinee in concessione, abbiamo anche delle modeste società, a volte addirittura delle aziende familiari che hanno una gestione economicamente meno onerosa di quella che potrebbe essere realizzata dallo Stato o anche dalle Regioni. Comunque penso che in questo settore sarà semmai su base regionale e su base provinciale che si dovrà pensare ad una collettivizzazione dei trasporti, anzichè su base statale.

Il senatore Ferrari ha ricordato le differenze di trattamento che esistono tra le aziende municipalizzate e le aziende private in rapporto a risarcimenti per danni di guer-

ra, a contributi, eccetera. Io vorrei dire che forse quei dati da lui riferiti possono anche non essere molto esatti, in quanto molte volte alle stesse aziende municipalizzate partecipano dei privati, mentre viceversa aziende che appartengono apparentemente a dei privati, nel senso che sono società anonime, sono di fatto in mano di enti collettivi che controllano la maggioranza o la totalità del capitale.

T R E B B I . Mi pare che la cosa sia abbastanza problematica, quanto meno per quanto riguarda la partecipazione dei privati alle aziende municipalizzate.

C O R B E L L I N I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. L'A.C.E.A. di Roma, per esempio.

T R E B B I . Stiamo parlando di trasporti, non di aziende elettriche: la questione è ben diversa.

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. Onorevole collega, non è un'opinione personale quella che io ho espresso, è un fatto che trova riscontro nella realtà. Per esempio, a Trento vi è una società che gestisce quasi tutte le linee automobilistiche di quella provincia: si tratta di una società anonima, però i suoi azionisti sono la Provincia di Trento, il Comune e adesso anche l'Enel dopo la nazionalizzazione delle aziende elettriche. È quindi una società che apparentemente può essere ritenuta come facente capo a capitale privato, mentre è di fatto proprietà di enti pubblici. (*Interruzione del senatore Grimaldi*).

Il senatore Ferrari ha altresì rivolto un caloroso appello in rapporto alla sistemazione dei passaggi a livello. Può darsi che lo onorevole Ministro ci dica qualcosa a questo riguardo, anche perchè so che al Ministero hanno fatto degli studi molto accurati per determinare anche degli ordini di precedenza definiti in rapporto all'entità del

traffico sia sulla linea ferroviaria sia sulle strade attraversate.

L'amico Zaccari ha parlato dello spostamento della Genova-Ventimiglia. Egli ha ragione quando dice che si tratta di un problema che va affrontato a totale spesa dello Stato. Non è possibile che, di fronte ad un problema di questa gravità, vi sia anche il lontano dubbio che un Comune che ha maggiori disponibilità possa ottenere un vantaggioso spostamento e che un altro Comune che non ha le stesse possibilità debba invece rassegnarsi a veder conservata e aggravata l'attuale situazione di disagio. È quindi senz'altro auspicabile che i suggerimenti e i desideri del senatore Zaccari siano accolti.

Della linea Cuneo-Ventimiglia abbiamo parlato in quest'Aula anche in occasione dei passati esercizi. È indubbiamente doloroso per noi vedere degli impianti di così alto valore, come quello della Cuneo-Ventimiglia, che oggi ritengo possano essere valutati ad almeno 60 miliardi di lire, andare praticamente in rovina se la linea non verrà rimessa presto in esercizio. Il preventivo si aggirava l'anno scorso intorno ai 6 miliardi; quest'anno dovrà andare un po' più in là, ma la Cuneo-Ventimiglia-Nizza rappresenta una linea di collegamento di grandissimo interesse non solo per il Piemonte ma per l'Italia tutta.

L'onorevole Barbaro si è occupato di campi d'aviazione e di problemi della sicurezza del traffico autostradale. A proposito delle caratteristiche dello spartitraffico, sebbene la materia sia ancora oggetto di studio, è certo che la barriera centrale è assolutamente necessaria, perchè solo una tale barriera può impedire l'invasione delle carreggiate opposte, e quindi gli incidenti gravissimi che, sulle nostre autostrade, sono causati da tale fatto. Non sarà questa una competenza del Ministero dei trasporti, ma è compito di questo Ministero controllare in generale la circolazione sulle autostrade; e questo mi sembra proprio uno dei casi tipici nei quali è sentita la necessità di un organo unico di coordinamento e di control-

lo, per tutto quanto attiene ai trasporti stradali. Le poche centinaia di milioni che occorreranno per sistemare gli spartitraffico sulle autostrade risparmieranno decine e decine di vite umane ogni anno. È questa pertanto una spesa urgente.

Mi perdoni il ministro Corbellini se esprimo l'opinione che, sul problema dei traffici tra Reggio e Messina, il senatore Barbaro non abbia tutti i torti. Se si trattasse soltanto di una distanza virtuale, che tiene presenti gli oneri economici del servizio, poco importerebbe, quello che non è accettabile è il differente trattamento fra Reggio e Villa San Giovanni, perchè gli oneri economici per il traghetto dovrebbero essere calcolati con criteri identici. Penso quindi di interpretare anche il pensiero degli amici della Commissione se raccomando l'accoglimento di questa modesta richiesta ripetuta dal senatore Barbaro.

I colleghi Pajetta e Bonafini hanno accennato al problema della navigazione sui laghi di Garda, di Como e Maggiore; essi suggeriscono opportunamente di abbandonare la concezione esclusivamente turistica di quei trasporti.

La navigazione sui laghi, quando i trasporti terrestri non erano sviluppati, serviva effettivamente i traffici normali; lo sviluppo della motorizzazione ha sostituito negli ultimi decenni la navigazione lacuale, più lenta; ora però abbiamo gli aliscafi, che possono essere adibiti a servizi regolari sulle acque dei laghi, ove difficilmente le onde superano la forza 4, ancora tollerata dall'aliscafo; questi moderni natanti però viaggiano ad una velocità molto superiore a quella che possono tenere le corriere che percorrono le grandi strade di comunicazione sulle sponde del lago di Garda, del lago di Como e del lago Maggiore.

All'idrovia padana ho già accennato nella mia relazione; mi preme ancora sottolineare che non è assolutamente fondato vedere spunti di concorrenza fra la via naturale del Po e l'idrovia progettata nella regione padana superiore. Ripeto che una via d'acqua naturale, com'è quella del Po, non può essere trascurata, e determinerà, proprio co-

me ha detto il senatore Ferrari, lo sviluppo industriale delle zone attraversate, mentre il canale navigabile previsto tra Milano, Bergamo, Brescia e il Mincio, è indispensabile per le industrie che già operano nella regione lombarda.

Comunque i due canali — quello naturale e quello artificiale — si compenseranno a vicenda.

È stato fatto un accenno, dall'onorevole senatore Martinez mi sembra, al ponte sullo stretto di Messina, argomento che dà dei dispiaceri al senatore Barbaro tutte le volte che ne parliamo.

B A R B A R O . È un disastro, nazionale ed internazionale! Se si vuole, si può fare anche una galleria!

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. Senatore Barbaro, è inutile che noi qui ci affanniamo a discutere queste cose!

B A R B A R O . *Repetita iuvant!*

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. Resta comunque ferma la necessità di un collegamento tra la Calabria e la Sicilia; sarà la tecnica che al momento opportuno ci dirà l'ultima parola. Non dimentichiamo, poi, che le condizioni del canale della Manica — cui ha accennato il senatore Barbaro — sono assolutamente diverse da quelle dello stretto di Messina: la Manica non è in zona sismica e le conseguenze di un terremoto sono diverse se devono essere subite da un ponte o da un galleria.

B A R B A R O . Per un ponte sarebbero disastrose, ma le gallerie hanno sopportato magnificamente tutti i terremoti.

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. Comunque, penso che non è un problema che dobbiamo decidere in quest'Aula, in quest'Aula noi dobbiamo solo auspicare che si pensi seriamente a collegare la Sicilia con la terraferma.

Ho accennato, nella relazione, che le economie realizzabili, se noi avessimo un pon-

te, sarebbero oggi dell'ordine di 3 miliardi all'anno; molto meno con la galleria, perchè nella galleria tutti i veicoli a motore dovrebbero essere trasportati col treno.

Ad ogni modo, una possibilità di finanziamento credo la si intraveda, e il problema ritengo meriti di essere approfondito.

CORNAGGIA MEDICI. Mi scusi se la interrompo, senatore De Unterrichter, ma mi raccomando, dica qualche cosa per quei fili che attraversano le valli e fanno cadere gli elicotteri, perchè il senatore Barbaro si preoccupa che, facendosi un ponte, questo possa creare un ostacolo alla navigazione marittima e aerea. Guardi quindi anche questo problema, perchè per tale inconveniente abbiamo perduto molta gente.

DE UNTERRICHTER, *relatore*. Io penso che non saranno i cavi del ponte di Messina gli unici cavi sospesi sulla terra! Quindi dovremo rassegnarci anche a quei rischi, che non sono del resto grandi, perchè i cavi di un ponte sono facilmente visibili.

Il senatore Lombardi ha accennato a una esigenza sentita un po' da tutti, ossia alla necessità di coordinamento di tutto il settore dei trasporti, con il passaggio di tutte le competenze, nei vari settori, al Ministero dei trasporti, per quanto attiene ai traffici su terra, nel cielo, ed anche in acqua. Penso che con l'evoluzione della marina mercantile forse un giorno arriveremo a riconoscere l'opportunità di portare anche la Marina mercantile entro il Ministero dei trasporti; dico « forse ».

CROLLANZA. Una volta era così!

DE UNTERRICHTER, *relatore*. Il senatore Bosso ha sottolineato ancora la necessità della Cuneo-Nizza; egli ha ricordato, giustamente, lo scarsissimo collegamento ferroviario che abbiamo con la Francia: oggi, praticamente, solo tre binari.

Ricorderò qui che non si tratta solo del problema dei nostri collegamenti con la

Francia, ma è in genere il problema dei collegamenti dell'Italia con tutto il resto d'Europa. La barriera delle Alpi ci divide in modo preoccupante dall'area economica europea e quindi è necessario che su questo terreno, della sistemazione dei collegamenti ferroviari tra l'Italia e il Nord Europa, anzi l'Europa in genere, vengano fatti degli studi e promossi lavori anche ingenti, che rappresenteranno certamente un investimento produttivo.

AIMONI. Ci sono già gli studi!

SCOTTI. In Italia di studi ne abbiamo tanti!

DE UNTERRICHTER, *relatore*. Quando parlo di studi, intendo riferirmi a studi che non sono stati ancora ben definiti e sui quali non si è raggiunta la concordia; parlo, ad esempio, dei grandi trafori. Cito, per esempio, il traforo del Brennero, e la sistemazione di tutta la linea Bologna-Brennero, che è di altissimo interesse per la nostra economia.

Il Brennero era trascurato quando il confine tra l'Italia e l'Austria era a pochi chilometri a Nord di Verona. Oggi la ferrovia del Brennero, che dà un reddito buono, ha la percorrenza massima sul territorio italiano, e quindi dovremmo pensare a questa opportunità anche di sfruttamento delle nostre possibilità territoriali.

Dobbiamo ricordare inoltre i danni enormi che l'inefficienza della rete ferroviaria crea in certi momenti. Se pensiamo che in primavera abbiamo avuto dei carri che hanno sostato 150 giorni all'estero prima di poter entrare in Italia, dobbiamo sentire tutta la gravità del problema.

Anche l'onorevole Caron, col suo magnifico intervento sull'aviazione, ha richiamato l'attenzione sulla necessità di un coordinamento tra aviazione e altri mezzi. L'onorevole Angelini ha parlato — ed era necessario che qui si parlasse con tanta competenza — sul problema delle metropolitane. La congestione del traffico è diventata nei grandi centri urbani intollerabile, e solo la costruzione

di metropolitane apporterà un sensibile miglioramento alla situazione attuale.

Per quanto si riferisce alla circolazione stradale, vorrei fare un accenno al problema della sicurezza. L'altro giorno vi è stato a Stresa un Convegno interessantissimo che si è preoccupato precipuamente del problema della sicurezza del traffico sulle strade. È interessante leggere gli atti di quel Convegno; però penso che sia ancora più interessante enucleare quei piccoli provvedimenti che possono essere attuati con modesta spesa e che indubbiamente porteranno dei vantaggi notevoli. Ho accennato prima, per esempio, alle barriere sullo spartitraffico delle autostrade. Un altro argomento di notevole importanza è il problema delle cinture di sicurezza. Vi è un disegno di legge del collega Granzotto che sta ad aspettare già da oltre un anno. Si è pregato il collega Granzotto di attendere perchè sarebbe stato elaborato uno strumento legislativo più completo ai fini di garantire una maggiore sicurezza dei veicoli, ma di quella legge non si è visto ancora nulla. Quindi io raccomanderei vivamente di dare corso al disegno di legge Granzotto perchè la sola adozione delle cinture di sicurezza, anche senza arrivare all'imposizione di usarle, rappresenterebbe certamente il risparmio di molte centinaia di vite umane all'anno; se poi l'uso delle cinture fuori dell'abitato fosse reso obbligatorio, il numero delle vittime diminuirebbe in misura ancora maggiore. Vi è chi parla del pericolo in caso di incendio della macchina, ma se uno in caso di incendio della macchina non ha più la capacità di toccare una leva che si apre senza sforzo alcuno, è chiaro che non riuscirebbe comunque a uscire dalla macchina. Quindi non vi è dubbio che le cinture non rappresentano un pericolo, ma un mezzo per ridurre la gravità degli incidenti.

A proposito di Aviazione civile mi sia consentito sottolineare un fatto, cui ha accennato l'onorevole Carli, ossia il posto notevole che la nostra aviazione occupa ormai tra quelle dei vari Paesi del mondo; la nostra compagnia di bandiera è all'8° posto. E vi è un altro dato confortante del quale

dobbiamo essere orgogliosi: delle grandi compagnie di navigazione aerea, nell'ultimo esercizio, solo tre, tra le quali l'Alitalia, chiusero il bilancio in attivo, e questo per la saggia amministrazione, per l'oculata scelta delle linee e degli aerei, per la differenziazione nell'impiego degli aerei, per la destinazione degli aerei superati come tipo ma ancora efficienti al trasporto delle merci. Ritengo quindi che vada veramente data lode alla nostra compagnia, l'Alitalia, per questo servizio che rende al nostro Paese e per il prestigio che da questo servizio deriva al nostro Paese.

Abbiamo rilevato concordemente che i fondi a disposizione per la risoluzione dei vari problemi inerenti ai trasporti sono veramente insufficienti, sono diventati particolarmente insufficienti, anche in rapporto al lievitare dei prezzi. Questo non è solo un fenomeno di casa nostra; un aumento di prezzi e di costi si manifesta anche in Paesi che riteniamo più ricchi, come la Germania, la Francia, eccetera. A nostro conforto però (e non sia questa una voce che suggerisca di non prendere le cose molto sul serio) ricorderò che, se le nostre ferrovie, per esempio, hanno difficoltà di bilancio, nella Germania occidentale nei primi quattro mesi di questo anno, il *deficit* di esercizio è stato di 21 miliardi di lire, e questo nonostante che le ferrovie germaniche abbiano avuto un lavoro intensissimo in conseguenza dell'inverno rigido che ha messo fuori servizio molte vie d'acqua sulle quali il traffico merci in Germania è intensissimo.

Quindi possiamo affermare con soddisfazione che, nonostante certe difficoltà, la nostra struttura economica ed organizzativa nel settore dei trasporti è valida e regge benissimo il confronto con quella di altri Paesi.

Ho accennato prima alla necessità di aggiornamento e scelta dei vari mezzi per far fronte alle varie esigenze; all'opportunità che si dia la preferenza al mezzo più adeguato, più economico, a quello che può fare il servizio migliore. Per ottenere però rapidamente questa trasformazione (di cui sentiamo tutti il bisogno), è necessario che ci sia un clima di comprensione e collabora-

zione. La discussione avvenuta in quest'Aula insegna la strada sulla quale ci dobbiamo muovere; il clima che qui si è manifestato, i suggerimenti che sono stati dati, l'ansia che qui è stata espressa, siano di buon auspicio per il perfezionamento del nostro sistema dei trasporti e quindi per l'avvenire e per lo sviluppo della nostra economia e per il benessere della nostra gente. (*Applausi dal centro. Congratulazioni*).

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

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Signor Presidente, onorevoli colleghi, sento il dovere di esprimere subito il mio vivo ringraziamento al senatore ingegnere De Unterrichter per il suo attuale intervento e per la sua veramente notevole relazione, nella quale, all'ampiezza degli argomenti trattati, si unisce una profonda conoscenza tecnica, economica e sociale dei problemi che oggi si prospettano in uno sviluppo organico dei trasporti; non soltanto per assolvere nel modo più efficiente un servizio che è essenziale al progresso dell'economia nazionale, ma soprattutto per intensificare i rapporti internazionali nella continua espansione dei traffici e delle conoscenze degli uomini di tutti i Paesi civili.

Sentiamo perciò il dovere politico e sociale di valutarne i singoli aspetti attuali e futuri, in una panoramica che si allarghi a tutti i sistemi impiegati nella rapida evoluzione costruttiva e di esercizio del materiale mobile e delle infrastrutture utilizzate per questi servizi.

Nell'attuale dinamico progredire — come del resto qui è stato già rilevato dagli autorevoli colleghi che sono intervenuti nella discussione — giustamente fu disposta la recente assegnazione al Ministero dei trasporti del compito di occuparsi dell'aviazione civile, secondo la recente legge n. 141 dello scorso gennaio, che da noi qui in Senato fu a suo tempo ampiamente discussa ed approvata. È quindi la prima volta che il Ministro dei trasporti ha il piacere e sente la responsabilità di esporvi le condizioni attua-

li di funzionamento e le direttive di sviluppo, con le conseguenti necessità di finanziamento, che sono richieste dall'importante settore dei trasporti aerei civili.

Di esso ritengo perciò opportuno parlarvi subito, seppure in modo succinto, anche perchè nelle passate legislature, ogni anno, tanto in sede di Commissione come qui in Assemblea, abbiamo sempre esaminato e valutato i problemi inerenti ai trasporti terrestri su strada e su rotaia, che erano allora nettamente distinti da quelli aerei, trattati invece in sede di approvazione del bilancio della Difesa.

Il compito che mi sono assunto è molto impegnativo; ma esso mi viene facilitato dal fatto che il senatore De Unterrichter ha riportato, nella sua relazione, i capitoli di spesa del bilancio della Difesa relativi alla Aviazione civile, per un importo complessivo, che voi potete subito controllare, di soli 60 milioni circa in un anno; e ne ha anche illustrato le essenziali caratteristiche. Mi limiterò dunque ad accennare alle necessità che dovranno essere tenute presenti negli esercizi futuri per un sempre più completo adeguamento della spesa alle richieste di questo nuovo settore assegnato al nostro Ministero.

Per la parte delle attività, dirò così, tradizionali, invece, molte direttive tecniche, economiche e politiche furono da noi ogni anno qui trattate; e anche oggi alcune di esse sono state ricordate perchè ancora sul tappeto. Tuttavia negli atti del Senato delle passate legislature possiamo con larghezza attingere ampi riferimenti che riguardano problemi generali e particolari dei trasporti terrestri stradali e ferroviari, come hanno fatto qui molti dei nostri colleghi, riportando brani di discorsi pronunciati dai miei predecessori. Io ne farò pertanto solo un succinto cenno per la brevità della mia esposizione.

Vi parlerò dunque subito dei problemi e dei programmi relativi all'Aviazione civile, per poi passare a quelli dei trasporti terrestri su strada e su rotaia e per vie navigabili, rispondendo, per i singoli argomenti, alle richieste e alle osservazioni particolari formulate dai singoli colleghi che sono inter-

venuti nel dibattito, naturalmente in forma generica. Se poi si desiderasse una maggiore precisione su singoli argomenti, ho predisposto per ciascuno di essi le opportune risposte.

* * *

1. — *Ispettorato dell'aviazione civile.*

Prima di addentrarmi nell'esame delle caratteristiche tecniche ed economiche che riguardano il nuovo Ispettorato dell'aviazione civile, ritengo di sottolineare l'importanza di ciò che ha già largamente esposto il nostro relatore, e che fu anche sottolineato da altri colleghi nel corso di questa discussione. Debbo confermare che dal 2 maggio di quest'anno, cioè trascorsi i 90 giorni prescritti dalla legge istitutiva, abbiamo assunto tutte le mansioni e le responsabilità che sono previste dal Codice della navigazione civile e dalle altre leggi dello Stato; ma, come vi ho accennato, non vi è ancora l'assegnazione diretta ed articolata della corrispondente spesa, soprattutto perchè, nella passata organizzazione militare, molte prestazioni di carattere tecnico ed operativo non sempre venivano a gravare direttamente sul capitolo delle spese per l'aviazione civile, specialmente per quanto riguardava le attività che potevano anche attribuirsi in tutto o in parte all'aviazione militare. Sarà perciò compito del Parlamento risolvere entro il prossimo esercizio il problema dell'importante e complesso trasferimento di tutta la spesa direttamente assegnata all'aviazione civile, che presenta degli aspetti, non soltanto formali, ma anche sostanziali per le esigenze immediate e future che occorre risolvere. Al riguardo consentitemi di esprimere il mio vivo e sentito ringraziamento all'Aviazione militare per la comprensione avuta nei confronti delle nostre necessità, e per la sua collaborazione che certamente continuerà a prestarci, non soltanto nei riguardi delle spese di bilancio, ma anche per le esigenze tecniche che si prospettano, fino a quando saremo giunti alla autonomia completa del nuovo Ispettorato. Il mio ringraziamento si estende doverosamente anche al Ministro della difesa, onore-

vole Andreotti, che, con le sue personali cure svolte al fine di provvedere il più sollecitamente possibile alla nuova organizzazione dell'aviazione civile, ci ha fornito i mezzi e gli uomini ad essa necessari, anche se questi non risultano ancora sufficienti per soddisfare a tutte le necessità da svolgere in un prossimo futuro.

Al riguardo posso comunicarvi che è già allo studio presso il Ministero del tesoro un apposito disegno di legge, elaborato dal Ministero della difesa fin dal 1961, e che mi auguro possa venire sollecitamente perfezionato; ed è anche in esame un altro schema di legge inteso ad incrementare l'assegnazione dei fondi necessari per soddisfare alle richieste dei diritti di aumento dell'uso degli aeroporti in conseguenza dei progressi tecnici che sono stati realizzati. A mio avviso, i provvedimenti di cui ho fatto cenno costituiscono il necessario perfezionamento della legge n. 141 ed il Senato ne valuterà a suo tempo tutta l'importanza, quando saranno perfezionati e presentati.

Nei riguardi della sistemazione del personale dell'Ispettorato, si sta predisponendo quanto necessario per la relativa organizzazione e per la formazione dei ruoli, sia negli uffici centrali che in quelli compartimentali del traffico aereo e delle circoscrizioni degli aeroporti; e ciò dovrà naturalmente venire ultimato entro i termini previsti dalla legge. Debbo subito far presente che, in conformità del precetto legislativo, si dovrà attuare un largo decentramento dei servizi con la attribuzione di ampi poteri deliberanti agli organi periferici; l'organizzazione decentrata dei servizi particolari di ragioneria e di controllo verrà invece attuata utilizzando gli esistenti uffici periferici della Ragioneria di Stato e della Corte dei conti, previa intesa, già in corso, con i Ministri finanziari competenti e con il Ministro per la riforma burocratica.

Infine ricordo che è in elaborazione un provvedimento relativo alla formazione dei ruoli del personale; ciò che diviene urgente, perchè tale provvedimento dovrà costituire un allegato al prossimo bilancio di previsione del Ministero, che sarà esaminato per la prima volta, in quanto l'aviazione civile

nel passato ordinamento e durante il presente anno finanziario, non ha avuto propri organici nettamente distinti da quelli militari.

Debbo ricordare inoltre che, secondo le prescrizioni stabilite dall'articolo 7 della legge n. 141, è in corso di promulgazione il decreto ministeriale di nomina del Consiglio superiore dell'aviazione civile che inizierà prossimamente una importante attività entro gli ampi limiti della sua competenza, come è stabilito dall'articolo 6 della legge istitutiva. Il nostro compito tuttavia non dovrà limitarsi alla creazione, naturalmente moderna ed efficiente, del nuovo Ispettorato, come vi ho detto a larghi cenni, perchè è necessario fin da oggi guardare tanto al prossimo come al lontano futuro, con la predisposizione tempestiva di un programma tecnico ed operativo che richiederà di superare successive difficoltà, oggi non esattamente valutabili. Soltanto in tal modo la nostra aviazione civile potrà svilupparsi con sempre maggiore intensità e prestigio nel campo dei traffici aerei nazionali ed internazionali dei viaggiatori, della posta e delle merci; in ciò tenendo conto delle peculiari caratteristiche d'esercizio che completano ed integrano quelle degli altri tipi di trasporto terrestri e marittimi.

In sede specializzata di convegni internazionali ho già da tempo messo in rilievo quali saranno a mio avviso le caratteristiche tecniche, economiche e sociali che assumeranno nel prossimo futuro i vari tipi di trasporti, seguendo direttive largamente seguite anche da autorità straniere specialmente competenti. Qui non mi indugio su di esse. Per i colleghi che desiderassero avere qualche precisazione sarò sempre a loro disposizione.

Mi limito quindi ad accennare brevemente quali sono le necessità che occorrerà soddisfare nella competenza del nuovo Ispettorato dell'aviazione civile.

Nei riguardi dello sviluppo e dell'ammmodernamento delle infrastrutture degli aeroporti, sono convinto che ogni centro abitato di un'adequata importanza, sia essa industriale che demografica, commerciale o turistica, debba nel prossimo futuro poter di-

sporre di un proprio aeroporto attraverso il quale divengano possibili collegamenti con i grandi aeroporti internazionali ed intercontinentali; cosicchè dovrà sorgere anche in Italia, come già in altri Paesi del mondo, una rete di aeroporti moderna ed efficiente che tenga conto, non soltanto delle attuali, ma anche delle prevedibili nuove esigenze determinate dall'utilizzazione di sempre più moderni aeromobili, fino a quelli supersonici che ormai si prevedono di prossimo impiego anche per le grandi comunicazioni civili.

D E L U C A L U C A . Ma che ciò non sia in contrasto con le Calabro-Lucane!

C O R B E L L I N I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Dopo parleremo anche delle ferrovie in concessione. Se possibile, faremo entrambe le cose nel miglior modo.

Occorrerà pertanto non soltanto provvedere nei singoli casi alle attrezzature più idonee, ma anche all'organizzazione della gestione tecnica ed economica, effettuata sia da enti che dallo Stato, secondo criteri di gestione organica ed efficiente opportunamente prestabiliti.

Uno studio al riguardo è già in corso. Il problema risulta di una evidente importanza sulla quale non mi indugio, perchè il Senato avrà motivo di trattarne con l'ampiezza che esso merita in sede opportuna.

Nei riguardi dell'esercizio, cui è stato fatto cenno anche dall'onorevole relatore, la rete aerea italiana viene gestita dalla società di bandiera che è l'Alitalia. Essa estende i suoi servizi, come è noto, in tutto il mondo e particolarmente nell'importante settore dell'Atlantico del nord dove esiste un traffico intenso e dove la concorrenza si sviluppa in forma sempre più viva, che da noi deve venire doverosamente valutata.

In particolare nei servizi interni la nostra Compagnia di bandiera ha bisogno di essere seguita e stimolata perchè siano potenziate le linee svolte sulle direttrici principali, e attentamente vagliate le loro necessità, non soltanto nei riguardi tecnici ed economici, ma anche per la risoluzione di problemi di

traffico aventi carattere turistico interno, sia esso regionale che locale.

Sono attualmente in corso, e da noi seguite con diretto studio, delle prove comparative, per le quali abbiamo già esaminato i nuovi mezzi che potranno venire impiegati, con aerei che abbiano la caratteristica di partire ed arrivare su piste di limitata lunghezza, non oltre i 1.200 metri — notate bene — anche se non pavimentate, pur mantenendo i requisiti di sicurezza e di prestazione ormai raggiunti dagli aeromobili di tipo più avanzato. I nuovi aeromezzi dovranno servire soprattutto per i collegamenti con le località isolate dell'interno della Penisola e delle Isole, come, per esempio, Pantelleria e Lampedusa.

A questo riguardo ho ritenuto opportuno, anche per averne una diretta e personale conoscenza, di partecipare il 19 settembre scorso, insieme al collega senatore Cornaglia Medici, ad un interessante volo sperimentale di un nuovo trigetto, che è il Boeing-527, degli Stati Uniti d'America, della capacità di circa 100 viaggiatori, destinato al collegamento di centri tra loro a media e non grande distanza, sia nazionali che internazionali. Nel breve viaggio che abbiamo compiuto da Fiumicino ad Elmas e ritorno furono messe in evidenza, non solo la sensibilità di manovra dell'apparecchio e la sua elevata velocità di crociera, mantenuta quasi nell'ordine della velocità del suono (abbiamo infatti raggiunto i 960 chilometri l'ora), ma anche le sue possibilità di decollaggio e ammaraggio normali e di emergenza entro spazi inferiori ad un chilometro (oggi si parla per altri tipi di aerei per collegamento a grandi distanze di piste della lunghezza di quattro chilometri). Tale apparecchio sperimentale, pur essendo stato progettato nel 1956, è stato attualmente dotato di tutte le più moderne apparecchiature di bordo ed offre il massimo conforto, unito alla massima sicurezza.

Questo episodio interessante ci deve dare la fiducia di poter anche noi seguire il progresso da esso indicato per sviluppare e migliorare le comunicazioni a media distanza.

Nelle comunicazioni minori, l'impiego dell'elicottero per traffici interni, strettamente

legato al suo costo di esercizio, viene da noi seguito in base all'esperienza già conseguita e a quella in corso di realizzazione nel golfo di Napoli dove questo servizio già è in atto, come è in atto tra Rimini e San Marino e tra la Calabria e l'isola di Stromboli. Certamente esso potrà estendersi successivamente anche ai collegamenti con le zone montane delle Alpi e dell'Appennino, specialmente meridionale.

Vi prego di meditare su questa mia affermazione che allarga il nostro sguardo sugli sviluppi futuri dei trasporti e sul loro coordinamento per il collegamento coi centri maggiori, di cui vi farò anche qualche precisazione.

La legge istitutiva dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile stabilisce che la competenza in materia di assistenza al volo rimanga al Ministero della difesa-aeronautica; e ad esso vengono perciò assegnati i fondi necessari.

Ritengo tuttavia doveroso accennare, sia pure rapidamente, al contributo che l'aviazione civile ha dato in passato, e seguirà a dare in avvenire, allo sviluppo di questa importante branca, che investe direttamente la regolarità e la sicurezza della navigazione aerea. Al riguardo mi limito a ricordare che il diciannovesimo Congresso dell'Associazione internazionale per il trasporto aereo (I.A.T.A.), si inaugurerà proprio qui a Roma, lunedì mattina 7 ottobre prossimo, sotto la presidenza del presidente della nostra Compagnia di bandiera, che è anche presidente *pro tempore* della stessa I.A.T.A.; e ciò proprio perchè, in sede internazionale, fu riconosciuta, unanimemente, la notevole importanza che la nostra aviazione civile ha assunto nel campo internazionale.

Si è inoltre richiamata l'attenzione del mondo specializzato sulla necessità di stimolare lo sviluppo delle installazioni del radar civile e dei collegamenti tra il radar militare e i centri di controllo del traffico civile.

Posso accennarvi con compiacimento che il nuovo radar Marconi per l'area terminale di Roma entrerà in funzione entro la fine di quest'anno, apportando un deciso miglioramento al servizio e influenzando soprattutto nel flusso di traffico che fa capo a Fiu-

micino, attualmente ormai giunto al limite di saturazione, per quanto l'aeroporto di Fiumicino sia stato aperto solo da poco tempo. Ma, in correlazione, occorrerà naturalmente migliorare anche la sua ricettività aeroportuale per i traffici sui grandi itinerari con la sollecita costruzione di una nuova pista che è già in progetto, perchè quelle attuali non sono ormai più sufficienti alle esigenze di regolarità e di sicurezza del traffico in continuo aumento.

Non posso fare a meno di accennare, in fine, alla realizzazione di prototipi di velivoli di produzione nazionale, da impiegare sulle linee aeree civili; ciò che costituirà un nuovo mercato che si apre all'industria italiana specializzata, con diretto beneficio dell'economia del Paese. Pensiamo quindi anche alla costruzione di velivoli da trasporto civile, da impiegare sulle linee interne minori, in modo da aprire alla nostra produzione industriale un nuovo e più vasto mercato, che si estenda anche oltre i confini.

Problemi complessi e molteplici si prospettano dunque alla nostra responsabile attenzione, anche in campo legislativo, per dare all'aviazione civile italiana nuovi sviluppi sulle rotte internazionali, specialmente nell'area dei Paesi aderenti al Mercato comune. Le relative convenzioni e patti sono attualmente in corso di studio presso i Ministeri interessati per una loro sollecita realizzazione, nell'auspicata politica comune europea anche nel campo dei trasporti aerei. Come mi auguro avrete potuto riconoscere da queste mie brevi parole, il programma da eseguire è assai vasto ed impegnativo. Mi permetto di affermare, concludendo su questo argomento, che sentiamo il dovere di operare perchè la nostra aviazione civile consolidi e migliori sempre più il suo prestigio nel mondo, e ci auguriamo che essa sappia mantenerlo degnamente anche per il futuro.

* * *

2. — *Ispettorato generale della motorizzazione civile.*

A) Nell'esame dello stato di previsione sottoposto alla vostra approvazione abbiamo,

come per il passato, trattato, naturalmente, dei trasporti terrestri entro i limiti ormai tradizionali delle attività proprie che fanno diretto carico al Ministero, e di quelle che sono attribuite ai bilanci autonomi di aziende singole da esso controllate, nonchè della gestione governativa del servizio di navigazione su grandi laghi e, in particolar modo, dell'esercizio delle Ferrovie dello Stato.

In linea generale dobbiamo subito fermare la nostra attenzione sul continuo sviluppo dei trasporti terrestri, e sulla necessità che ne deriva di adeguare ad essi i mezzi opportuni, nel modo più rapido ed efficace.

Come ormai è a tutti palesemente noto, l'incremento della motorizzazione è divenuto un fenomeno di proporzioni macroscopiche, che non ha adesso bisogno di essere sottolineato da cifre derivanti dalle rilevazioni statistiche, con diagrammi comparativi dei singoli settori tecnici, economici e sociali, cui essa è legata. Ne abbiamo parlato lungamente in passate e recenti occasioni, ed essi sono ormai noti a tutti voi.

Ma se diamo anche un semplice sguardo, del tutto sommario e superficiale, a tali elementi, valendoci dei dati statistici più recenti riportati nella relazione compilata dal senatore De Unterrichter, vediamo subito che le cause dei fenomeni connessi con lo sviluppo della motorizzazione hanno tutte un quoziente di aumento di valore continuamente crescente, che è spesso superiore a quello relativo allo sviluppo dell'economia generale del Paese.

Ne consegue naturalmente un relevantissimo aumento quantitativo dei complessi e gravi compiti dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione. E tali compiti sono stati inoltre notevolmente aumentati, anche sotto lo aspetto qualitativo, dal nuovo Codice della strada, che richiede un più rapido e moderno controllo tecnico e funzionale degli automezzi in esercizio e del rispetto delle norme di sicurezza per la circolazione a cui essi debbono soddisfare.

Tale compito, naturalmente, impone una maggiore quantità di mezzi occorrenti, sia di personale che di organizzazione e di strutture, di cui non si era in grado di valutare

tutta l'importanza quando noi stessi esaminammo, con una lunga e responsabile fatica, nella nostra 7ª Commissione del Senato, il nuovo Codice della strada. Vi confesso con tutta franchezza che, allora Presidente della 7ª Commissione, non prevedi che questa esigenza assumesse tanta importanza; e debbo doverosamente riconoscere che essa ha assunto in questi anni di eccezionale sviluppo del traffico terrestre valori allora del tutto non prevedibili.

Dobbiamo però riconoscere che il richiedo adeguamento, per necessità di ordine am-

ministrativo e costituzionale, non può realizzarsi che per gradi, e quindi esso non può ottenersi con una adeguata tempestività, di modo che si riconosce, anche in questo campo, come già in altri relativi al progresso tecnico ed economico del Paese, che quando un primo provvedimento è stato portato a termine, esso risulta spesso già superato dagli eventi intercorsi e dallo sviluppo di nuove esigenze che sono nate e che non potevano venire valutate quando il provvedimento è stato impostato.

Presidenza del Presidente MERZAGORA

(Segue C O R B E L L I N I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*). Cito qui, nel caso particolare, a solo titolo di esempio, che le attuali tabelle organiche del personale della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione furono proposte nel 1956, per quanto riguarda il personale esecutivo, ed esse furono approvate con la legge del 3 febbraio 1963, n. 57; ma già all'atto della loro applicazione si è verificato, dopo sei anni dalla predisposizione delle stesse tabelle, un aumento del traffico automobilistico dell'ordine del 65-70 per cento. Quindi anche quelle tabelle approvate sono già divenute insufficienti.

Risulta perciò evidente l'attuale necessità di ridimensionamento dei ruoli ed in particolare di quello tecnico, soprattutto degli ingegneri. Perciò si ritiene necessario di elaborare un apposito provvedimento legislativo, che sarà a suo tempo sottoposto al Parlamento per la sua approvazione.

Nei riguardi del rendimento funzionale produttivo degli uffici tecnici della Motorizzazione civile, sarà necessario predisporre uno schema di nuova organizzazione, passando dalla base regionale ad una più estesa autonomia provinciale, con diramazioni capillari anche in quei centri che, pur non

essendo capoluoghi di provincia, abbiano un adeguato parco automobilistico da controllare tecnicamente, entro la competenza propria del Ministro, in modo che essi possano provvedere con rapidità allo specifico settore disponendo di mezzi idonei alle aumentate esigenze.

Mi sembra opportuno far presente che per rendere più efficienti, ai fini della sicurezza pubblica, le operazioni di collaudo e di revisione degli autoveicoli in circolazione, si stanno già attuando apposite stazioni di controllo, dotate di moderne apparecchiature di misura e di verifica, che sono ormai realizzabili con il progresso attuale della elettronica applicata e della psicotecnica. Abbiamo già reperito in alcune regioni le necessarie aree demaniali, e le nuove stazioni che in esse verranno costruite opereranno in armonia con le moderne direttive scientifiche e psicoanalitiche dettate dallo istituendo Centro pilota, per la programmazione delle verifiche e dei controlli da effettuare, in modo omogeneo, nello studio, la scelta e l'impiego delle singole apparecchiature.

Le nuove possibilità offerte dalla tecnica specializzata e la necessità per l'Amministrazione di mantenersi sempre all'altezza del

progresso in atto in tale delicato settore, anche per seguire da vicino ed in modo adeguato gli sviluppi continui della produzione industriale nel settore della costruzione degli autotrasporti ed in quello del loro impiego, rendono indispensabile il costante potenziamento di tutti gli organismi specializzati a carattere sperimentale già funzionanti; come, per esempio, il Centro sperimentale di fotometria e fonometria, quello per la prova dei motori e per il controllo degli impianti fissi. Vi è inoltre all'esame la istituzione di un Centro sperimentale per la sicurezza stradale e quello per la motonautica. Sono in avanzato stato di studio anche nuovi reparti automobilistici sperimentali (R.A.S.) che dovranno aggiungersi a quelli già funzionanti a Torino, Milano, Verona, Bologna e Napoli. E si ritiene che essi dovrebbero venire istituiti e funzionare al più presto in maniera di poter precisare in modo completo le caratteristiche di approvazione dei singoli nuovi tipi e prototipi di nuovi veicoli che entreranno in circolazione.

Nel campo dell'attività svolta dall'Ispettorato della motorizzazione civile per la disciplina della circolazione stradale, due elementi si devono sottolineare che riguardano naturalmente uno il veicolo e l'altro il guidatore. Il dato preliminare da tener presente è naturalmente quello relativo all'incremento della motorizzazione. Nel 1962 gli autoveicoli e i ciclo-motori complessivamente in circolazione sono stati 8.235.881 rispetto ai 7.402.115 del 1961, cioè con un aumento dell'11 per cento. Di ciò abbiamo trattato a lungo nei giorni passati al convegno dell'Automobile Club tenuto a Stresa. Importante è notare che correlativamente ai veicoli in circolazione nel 1961 quelli che lo furono nel 1962 sono aumentati in modo tale che i nuovi conducenti abilitati alla guida sono stati 768.339 rispetto ai 719.198 dell'anno 1961, con un incremento minore del 7 per cento oltre ai 484.078 abilitati alla guida di motoveicoli. Ciò dimostra che l'aumento dei veicoli in circolazione è risultato superiore all'aumento delle abilitazioni corrispondenti; il che mette in evidenza che esiste la tendenza sempre più diffusa in molte famiglie a disporre di due macchine in-

vece di una: la prima utilizzata prevalentemente per diporto e la seconda per i servizi relativi alle necessità giornaliere di spostamento. Ciò è a mio avviso assai importante, perchè ci mostra l'indirizzo di carattere economico e sociale da seguire per una utilizzazione moderna dei mezzi motorizzati. Per quanto ci riguarda direttamente, dobbiamo sottolineare che l'attività di controllo della Amministrazione si esercita subito al momento del rilascio della patente di guida, sia mediante la vigilanza sull'attività didattica delle 2.150 scuole guida che istruiscono circa l'85 per cento dei candidati, sia mediante la severità dell'esame. Nel 1962 il 43 per cento dei candidati è stato respinto (il 24 per cento nella prova teorica, il 19 per cento nella prova di guida). Quindi potete rilevare che si è agito con la necessaria severità; ed io sono lieto di poterlo sottolineare perchè ciò dimostra l'efficacia dei nostri esami e dei controlli che in tal modo portano direttamente un contributo alla sicurezza della circolazione.

C R O L L A L A N Z A . Vi sono troppi incoscienti in giro.

C O R B E L L I N I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Dunque possiamo compiacerci di questa severità.

Scusatemi la parentesi, e così mi riposo un momento. Saprete certamente che anche al Ministro dei trasporti spetta la facoltà dell'accertamento delle contravvenzioni al Codice della strada (articolo 137). Orbene, recentemente, è stata la prima volta che anche il Ministro dei trasporti ha ritenuto di valersene. Vedete dunque che seguo la circolazione stradale abbastanza direttamente.

C R O L L A L A N Z A . Il guaio è che la maggior parte delle contravvenzioni sono per sosta vietata anzichè per le più gravi violazioni che avvengono nella circolazione.

C O R B E L L I N I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Bisognerà educarci tutti al rispetto delle leggi, controllori e controllati.

L'attività diretta di prevenzione è stata poi esercitata nei confronti dei conducenti con l'adozione, sempre nel 1962, di 8.711 provvedimenti di sospensione delle patenti di guida in seguito ad incidenti gravi, disposti dai Prefetti dietro parere dell'Ispettorato della motorizzazione civile espresso in base all'analisi tecnica degli incidenti stessi.

I provvedimenti di sospensione della patente a seguito di più infrazioni alle norme di comportamento sono stati invece soltanto 204; ciò che fa ritenere, dato che la sospensione della patente viene disposta solo dopo che i conducenti abbiano commesso tre infrazioni alle principali norme di comportamento (o due nel caso che una delle infrazioni consista nella guida in stato di ebbrezza alcolica), che i conducenti indisciplinati, una volta contravvenzionati, stiano bene attenti a non commettere altre infrazioni per non subire il ritiro della patente. Il numero delle sospensioni delle patenti ci fa dunque meditare nel senso di ritenere che il provvedimento che abbiamo preso è risultato efficace. Avverso tali provvedimenti di sospensione delle patenti sono stati presentati al Ministero 1.186 ricorsi gerarchici di cui 854 sono stati respinti e 322 parzialmente accolti nel senso della riduzione del periodo di sospensione.

Tra le misure infine intese a tutelare la sicurezza della circolazione e la pubblica incolumità, rientrano i provvedimenti di revisione delle patenti di guida dei conducenti coinvolti in incidenti stradali, nonché le revisioni dei veicoli danneggiati negli incidenti stessi. Nel corso del 1962 gli Ispettorati della motorizzazione civile hanno effettuato 18.104 operazioni di revisione, distinte in 12.945 revisioni di patenti di guida e 5.459 revisioni di veicoli. Sul totale delle 12.945 revisioni 2.407 operazioni pari al 18% circa hanno avuto esito negativo con la conseguente revoca della patente. Esito negativo hanno avuto anche 647 revisioni di veicoli, pari all'11 per cento dei controlli eseguiti sui veicoli stessi, con conseguente ritiro della carta di libera circolazione. Come vedete si cerca di fare il possibile per ottenere, con i mezzi disponibili, il massimo controllo sulla sicurezza, colpendo in modo giusto e se-

vero coloro che sono responsabili delle irregolarità e delle infrazioni al codice di circolazione e alle norme di costruzione.

* * *

3. — *Navigazione interna e nuove costruzioni.*

Ed ora mi intrattengo brevemente sulla navigazione interna di cui qui è stato fatto cenno. Debbo rilevare che i progressi raggiunti, sia per ciò che si riferisce al numero dei natanti in regolare esercizio e all'entità del traffico e delle merci lungo le idrovie e nei porti interni, sia per ciò che riguarda le attrezzature, sono a mio riguardo del tutto soddisfacenti, specialmente se si tengono presenti le gravi distruzioni sopportate dal settore durante il periodo bellico e le difficoltà incontrate nella faticosa ripresa di cui tutti abbiamo dovuto subire i sacrifici e gli oneri. Importanti leggi, come è noto, sono state approvate dal Parlamento nella passata legislatura; leggi che hanno lo scopo, da un lato, di agevolare il miglioramento qualitativo e quantitativo del naviglio e delle condizioni di esercizio della navigazione interna, e dall'altro di realizzare una efficiente espansione della rete idroviaria in conseguenza dei riconoscimenti avutisi in sede internazionale della insostituibile funzione (e qui prego che mi ascoltino soprattutto i colleghi che su ciò hanno espresso un diretto interesse) che potrà esercitare, a giudizio internazionale, la creazione di un collegamento per via d'acqua interna tra Locarno e Venezia (mi riferisco in particolare a quanto ha detto il collega senatore Pajetta). Ricordo al riguardo la legge del 4 novembre 1962 che entrerà in vigore in seguito alla prossima approvazione del relativo regolamento di esecuzione; e l'altra legge del 10 ottobre 1962, n. 1549, di iniziativa del Ministero dei lavori pubblici, che prevede maggiori poteri da attribuire al consorzio del canale Milano-Cremona-Po e da cui si attende una più rapida attuazione dei progetti di costruzione per quanto riguarda il canale stesso.

Altre opere sono in corso di esecuzione, progettate e in via di miglioramento, natu-

ralmente a carico del Ministero dei lavori pubblici; ma lo sviluppo della navigazione interna impone ancora nuove riforme di struttura e di aggiornamento della legislazione. Sarà necessario, ad esempio, rivedere e potenziare la configurazione dei compiti del Comitato superiore della navigazione interna, nonchè, d'accordo col Ministero dei lavori pubblici, che ne ha già impostato lo studio, aggiornare le norme contenute nel testo unico della navigazione e fluitazione, che è del luglio 1913 e quindi ormai in molte sue parti superato dalle moderne esigenze, essendo passati 50 anni dalla sua compilazione. Ma lo sviluppo della tecnica operativa dei natanti e delle infrastrutture, ha anche allargato i compiti e le esigenze organizzative di disciplina della navigazione interna per quanto riguarda l'importante settore in pieno sviluppo della motonautica cosiddetta di diporto.

A tal uopo occorrerà condurre a termine gli studi già avviati ed ormai a buon punto in accordo col Ministero della marina mercantile per la nuova disciplina dei motoscafi e delle imbarcazioni da diporto, in sostituzione dell'attuale regio decreto-legge ancora operante che è del 1932.

Occorrerà infine provvedere al potenziamento numerico del personale tecnico in dotazione agli uffici periferici della navigazione interna, e al completamento delle necessarie attrezzature, perchè detti uffici possano svolgere in misura sempre adeguata gli accresciuti compiti e le attribuzioni ad essi demandate dalla legge. Lo studio di tale problema è già impostato dall'Amministrazione e in parte è avviato a soluzione.

Con l'attuazione delle leggi che ho ricordato, e che dimostrano in concreto la decisa volontà del Governo di risolvere i problemi che si riferiscono alla navigazione interna, e con l'adozione degli altri provvedimenti di cui sopra ho fatto cenno, è possibile prevedere che tale sistema di trasporto potrà avere un armonico sviluppo, con tutti i vantaggi economici e sociali che derivano dall'incremento dei traffici fluviali, in via generale, con particolare riguardo di quelli che interessano la Valle padana.

* * *

B) Nel campo dei lavori e delle costruzioni, che interessa direttamente l'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, vengono finanziate, mediante corresponsione di contributi, le nuove costruzioni ed i potenziamenti, gli impianti fissi, con ammodernamenti e ricostruzioni di servizi pubblici di trasporti in concessione; ciò in attuazione di leggi speciali che prevedono l'esecuzione di lavori in diversi successivi esercizi. Ne farò qualche cenno, rispondendo, così, in via generale e secondo le direttive precise del Governo, alle particolari richieste che sono state qui formulate e che debbono doverosamente ricevere una adeguata risposta.

Dirò subito qualche cosa sulle nuove costruzioni, il potenziamento e la trasformazione delle ferrovie in concessione. Avete ricordato nei vostri interventi molte di queste ferrovie; ma non posso entrare, per brevità di tempo, nel dettaglio delle situazioni particolari in cui si trova ognuna di esse. Mi limito a ricordare perciò che sono stati eseguiti, nel corso dell'esercizio 1962-63 (poi vedremo quel che sarà possibile realizzare nell'esercizio attualmente in corso), lavori per complessive lire 1.300.000 circa, opportunamente ripartiti tra le seguenti ferrovie: la Roma-Lido; la Roma-Viterbo; la Circumflegrea; la Bari-Barletta, la Trento-Malè; la Circumetnea; mentre l'ammontare complessivo dei lavori che sono stati eseguiti o che sono in corso nel corrente esercizio 1963-64 può già attualmente calcolarsi, in cifra tonda, del valore di lire 1.680.000.000 di spesa, ripartita sulle ferrovie Trento-Malè; Bari-Barletta; Circumflegrea; Circumetnea e Umbertide-San Sepolcro. Per altre ferrovie sono ancora in via di studio i progetti per i lavori necessari ed in alcune di esse in parte sono anche in via di attuazione.

Dobbiamo provvedere inoltre ai contributi necessari per il completamento della ricostruzione delle opere danneggiate dalla guerra e per provvedere alle riparazioni dei danni alluvionali, in applicazione di leggi già in vigore.

* * *

4. — *Le metropolitane e le ferrovie in concessione.*

a) Un accenno a parte invece, a mio avviso, meritano le metropolitane; ma qui mi debbo limitare a parlare soltanto della metropolitana di Roma e di quella di Milano.

Ricordate che la metropolitana di Roma fu concepita, in origine, come un raccordo ferroviario per la zona dell'E.U.R. Soltanto nel 1947 riprendemmo lo studio per trasformarla in una metropolitana, che fu poi estesa fino a Roma Termini congiungendola poi con la ferrovia Roma-Ostia. Attualmente, per la costruzione del tronco della metropolitana nel tratto Roma-Osteria del Curato-Termini-Piazza Risorgimento, con diramazione per Torre Spaccata, la legge del 24 dicembre 1959, n. 1145, ha messo a disposizione una spesa complessiva di 26 miliardi, di cui 3 miliardi e mezzo sono stati stanziati sul bilancio dell'esercizio in corso. Durante la fase di perfezionamento del disciplinare di concessione attualmente in corso, relativo al tronco Termini-Osteria del Curato, la concessionaria sta concretando i necessari accordi col Comune e con gli altri Enti interessati, al fine di poter organizzare il lavoro; e frattanto, a seguito del voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici, le imprese partecipanti all'appalto concorso relativo al tronco Termini-Piazza Risorgimento, sono state invitate fin dallo scorso luglio a rielaborare i progetti presentati in base alle osservazioni dello stesso Consiglio superiore. È da ritenere che all'aggiudicazione della concessione potrà provvedersi al più presto, mentre alcuni già ritengono che essa potrebbe avvenire non prima della prossima primavera. Al riguardo il Ministro seguirà le trattative per sollecitarne la conclusione.

Nei riguardi del prolungamento verso Monte Sacro della linea già in esercizio E.U.R.-Termini e della sua diramazione dai Mercati generali verso Piazza dei Navigatori e le Tre Fontane, si è già da tempo predisposto un apposito disegno di legge per il finanziamento dei necessari 27 miliardi. Però nelle attuali difficoltà di bilancio esso non potrà trovare il suo effettivo ed imme-

diato finanziamento; ci auguriamo che esso possa reperirsi nella compilazione del bilancio per l'esercizio successivo.

Quanto alla metropolitana di Milano i lavori di costruzione del primo tronco volgono ormai al termine; e si prevede che nel prossimo anno possano venire completati anche gli impianti di elettrificazione nonché la fornitura del materiale rotabile di prima dotazione già in corso di consegna.

b) Qualche cenno dobbiamo fare sull'ammodernamento delle ferrovie in concessione, che oggi risentono tutte l'obsolescenza della loro prima origine. Anche durante il decorso esercizio finanziario sono proseguiti i lavori di ammodernamento delle linee ferroviarie in concessione, approvati nei precedenti esercizi e che ormai volgono al termine. Resisi nuovamente disponibili i fondi già accantonati per l'ammodernamento della ferrovia Sondrio-Tirano, che era in concessione e per la quale è in corso il trasferimento di gestione alle Ferrovie dello Stato, e quelli pure accantonati per la ferrovia Torino-Ceres, già passata in gestione governativa, è stato possibile approvare l'ammodernamento anche di altre ferrovie in concessione. Fra di esse vi sono la Bolzano-Renon e la Bolzano-Caldaro-Mendola, la Ora-Predazzo, nonché la ferrovia Trento-Malè per la parte del materiale rotabile, in quanto che per la parte degli impianti fissi essa era stata completamente ricostruita in sede propria e riammodernata secondo il disposto dell'apposita legge speciale approvata a suo tempo.

Per le tranvie dell'Adda, che interessano una importante zona industriale della provincia di Milano, l'ammodernamento del tronco più importante del tratto Milano-Gorgonzola, è in piena fase di attuazione; è stato anche approvato l'ammodernamento fino a Trezzo; ma soltanto in linea tecnica, perchè anche per esso non c'è per ora la possibilità di concessione immediata del contributo dello Stato, che cerchiamo e speriamo di poter includere nel prossimo esercizio finanziario. Come le tranvie dell'Adda, così molte altre ferro-tranvie hanno la necessità di ulteriori finanziamenti per poter completare il loro ammodernamento,

già approvato in forma molto ridotta in relazione alle scarse disponibilità.

Vi sono poi i gruppi delle ferrovie Nord-Milano e Circumvesuviana, per le quali nessuna previsione iniziale per la concessione di contributi, per l'ammodernamento e per l'esercizio è stata fatta in precedenza, in quanto esse erano ritenute sufficienti, in quell'epoca, a se stesse e quindi in grado di adeguarsi con i propri mezzi al progresso tecnico e alle crescenti necessità dei trasporti; ma esse invece hanno visto rapidamente peggiorare la loro situazione in modo tale da dover ricorrere alle provvidenze della ormai più volte ricordata legge 2 agosto 1952, n. 1221, la quale, lo sapete, non ha disponibilità oltre i 24 miliardi da essa stanziati e che sono già esauriti; noi dobbiamo perciò integrare la legge anche per provvedere a questi lavori.

Al riguardo mi permetto di fare una parentesi che forse chiude il commento sugli ammodernamenti. Anche noi, a suo tempo, nella 7ª Commissione del Senato, avendo approvato il piano di riclassamento e di ammodernamento delle Ferrovie dello Stato con la previsione di un piano decennale di 1.500 miliardi, non abbiamo prospettato a noi stessi la necessità che, per quanto concerneva la legge n. 1221, i 24 miliardi in essa previsti nel 1952 potevano e dovevano venire anche essi congruamente aumentati per l'ammodernamento ed il potenziamento delle ferrovie secondarie, che insieme alle Ferrovie dello Stato completano la rete, sia pure in misura ridotta, ma in località che ne hanno un uguale bisogno. Comunque cercheremo nel prossimo esercizio di risolvere questo grave ed importante problema, al fine di ammodernare anche le linee secondarie che ne hanno urgente necessità; ed in special modo quello che fanno capo ai grandi centri delle città che esplicano una funzione importantissima ed insostituibile nello sviluppo economico e sociale della Nazione.

Si sta conducendo al riguardo un approfondito studio per porre quelle linee per le quali appaia indispensabile il mantenimento in servizio, in condizioni di massima garanzia e modernità dell'esercizio e miglio-

re funzionalità, eventualmente impiegando servizi automobilistici per quelle linee che possono invece considerarsi ormai superate. Con il nuovo stanziamento che speriamo di poter ottenere nel prossimo esercizio si potrà provvedere a potenziare dette linee, in particolare mediante il rinnovo dell'armamento, che in molti casi è ancora quello di primo impianto, e l'eliminazione e la protezione con criteri moderni dei passaggi a livello, con gli stessi criteri che si applicheranno in sede di ammodernamento delle ferrovie; cioè tenendo conto del fatto che ogni passaggio a livello è classificato in sede internazionale secondo il proprio momento di traffico mediante una formula matematica che tiene conto del numero dei veicoli stradali e del tempo che essi attendono alle sbarre chiuse, moltiplicato, con opportuno coefficiente di valutazione, per il numero dei treni che percorrono la linea ed il tempo di chiusura del passaggio a livello. La valutazione della gravità del disagio che ogni passaggio a livello offre per la sua funzione, deve costituire dunque l'elemento di graduazione nell'ordine delle soppressioni. Abbiamo studiato a lungo i provvedimenti adottati al riguardo dal punto di vista tecnico e scientifico in campo internazionale e speriamo che anche da noi i criteri già altrove applicati vengano seguiti, come credo che saranno, con tutta serietà e molta oculatezza. Si tratta comunque di effettuare le verifiche sperimentali necessarie per la valutazione di questi momenti di traffico e poi stabilire la graduatoria di pericolosità e di disagio provocati dai vari passaggi a livello.

Con il nuovo stanziamento speriamo di poter provvedere inoltre al miglioramento dei fabbricati, in particolare delle case cantoniere sulle ferrovie secondarie, che hanno delle esigenze proprie, secondo le accresciute necessità; nonchè alla meccanizzazione e all'automazione, per quanto possibile, di tutti gli impianti, ed infine, alla fornitura di nuovo materiale rotabile, il cui incremento risulta necessario per soddisfare alle crescenti esigenze del traffico in aumento.

Come è noto, alcuni impianti ferroviari in concessione sono anche in regime governa-

tivo; e quindi l'Amministrazione avrà necessità anche per questi di ottenere i necessari finanziamenti ai fini degli opportuni interventi, per poter soddisfare gli interessi e le necessità delle zone servite.

A queste gestioni si è recentemente aggiunta, per servizio diretto, quella della ferrovia Torino-Ceres, per la quale si sta predisponendo la ricostruzione del ponte sullo Stura e un programma di riordinamento degli impianti e del materiale rotabile. Infine nel prossimo esercizio si aggiungerà la gestione delle ferrovie Calabro-Lucane per le quali è in corso la procedura di riscatto; gestione che però richiede ulteriori stanziamenti di bilancio, perchè le Calabro-Lucane col 1° gennaio del prossimo anno saranno gestite direttamente dallo Stato, per quanto ci siano ancora delle difficoltà di carattere amministrativo e burocratico da superare.

Per quanto riguarda la navigazione sui laghi, è in corso un vasto programma di sistemazione degli impianti e di potenziamento della flotta che comporta anch'esso una spesa di circa un miliardo e mezzo, spesa che sarà però opportunamente divisa in successivi esercizi.

Gli interventi finanziari dello Stato a favore delle ferrovie, tranvie extraurbane e servizi di navigazione lacuale, si concretizzano specialmente nella erogazione di sussidi integrativi e di sovvenzioni di esercizio rivalutate ai sensi della già più volte ricordata legge n. 1221. I sussidi integrativi vengono accordati alle aziende che non hanno ancora potuto fruire delle provvidenze di detta legge, e sono diretti a ripianare i disavanzi di gestione che tendono inevitabilmente ad aumentare per effetto dei maggiori costi di esercizio, fra cui in primo luogo gli oneri per le retribuzioni del personale, non compensati dagli aumenti tariffari. È da prevedersi, pertanto, che anche per questa insufficienza si debba provvedere ad un adeguamento dei fondi attualmente stanziati.

Per quanto riguarda invece le esigenze per la corresponsione delle sovvenzioni ordinarie alle aziende che hanno fruito dell'applicazione della legge, e per la copertura, per esempio, del 90 per cento del disavanzo del-

le Calabro-Lucane, l'importo previsto è conforme agli impegni che risultano già assunti dall'Amministrazione; mentre è doveroso riconoscere che altri impegni dovranno essere soddisfatti nel corso dell'esercizio, per far fronte alle revisioni in aumento delle sovvenzioni stesse, in relazione alle crescenti perdite aziendali.

Per quanto riguarda le ferrovie Calabro-Lucane, di cui qui si è ripetutamente parlato, ricordo che a seguito dell'atto di preavviso e di diffida a suo tempo notificato alla società concessionaria, lo Stato dovrà procedere al riscatto della concessione relativa, con effetto dalla data del 1° gennaio 1964. Non essendo stato però raggiunto il necessario accordo con la concessionaria circa la misura dell'indennità di riscatto, i punti controversi, a norma della particolare convenzione, dovranno essere risolti da un collegio arbitrale che stabilirà la misura dell'indennità stessa. Il Governo, ai sensi dell'articolo 193 del testo unico del 1922, n. 1447, dovrà presentare proposte per il riscatto al Parlamento, in quanto l'efficacia della diffida già notificata è subordinata...

D E L U C A L U C A . La legge per il riscatto poteva essere presentata subito stamattina! È chiaro che la concessionaria non vorrà mai mettersi d'accordo.

C O R B E L L I N I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* La legge è in corso; bisogna tuttavia sentire anche le ragioni dell'altra parte, per dare una giustificazione giuridica alla nostra richiesta.

D E L U C A L U C A . Intanto presentiamo la legge.

C O R B E L L I N I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Senatore De Luca, lei mi conosce e sa che non sono propenso alle attese superflue od inutili.

Se i colleghi senatori me lo consentono, per ragioni di brevità mi riservo di rispondere alle domande da loro presentate su singoli problemi concernenti le ferrovie secondarie e in concessione, in sede separata, dando ad ognuno gli elementi di cono-

scenza richiesti. Ora mi limito a questa esposizione generale, anche per poter passare ad altro argomento fondamentale su cui ritengo doveroso intrattenermi. Mi riferisco alle direttive ed ai programmi del prossimo futuro sul potenziamento e l'ammodernamento della grande azienda delle Ferrovie dello Stato...

FERRARI GIACOMO. Ma qual è il principio che seguirà per il riscatto e le scadenze delle concessioni? Quali i criteri, per l'ammodernamento delle concessioni?

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Indubbiamente le concessioni si ispirano a criteri un po' vecchi, dettati ancora tutti dalla legge organica dei lavori pubblici del 1865, sia pure con le successive modificazioni. Noi stiamo studiando appunto le correzioni ed i miglioramenti da adottare.

* * *

5. — *Le Ferrovie dello Stato.*

L'argomento delle Ferrovie dello Stato mi ha occupato in modo preponderante, non solo nella mia attività di tecnico e di studioso, ma anche in quella successiva di uomo politico, che ebbi l'onore di iniziare sotto la guida indimenticabile del nostro maestro Alcide De Gasperi. Questo reverente ricordo mi offre l'occasione per rispondere subito ad alcuni rilievi del senatore Giacomo Ferrari, che Alcide De Gasperi mi incaricò di sostituire al Ministero dei trasporti nel lontano giugno 1947. Ricordo questo precedente (che, senatore Ferrari, ci ringiovanisce entrambi) perchè fin da quegli anni avevamo riconosciuto insieme concordemente la necessità dell'istituzione del Consiglio superiore dei trasporti. Il Consiglio dei ministri aveva già approvato un apposito disegno di legge, che fu presentato alla Camera dei deputati il 3 ottobre 1949 (era allora presidente della Commissione dei trasporti alla Camera dei deputati l'onorevole Angelini). Il disegno di legge recava il n. 800 della prima legislatura. Già nel primo Parlamento della Repubblica fu dunque messa all'or-

dine del giorno la risoluzione di tale problema, riconosciuta necessaria in precedenza anche alla Costituente; e nella discussione del bilancio del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1948-49, il relatore rilevò al Ministro che si rendeva necessaria la costituzione del Consiglio superiore dei trasporti per le stesse ragioni per cui era già operante in altri Paesi. Rispondendo, nella seduta del 20 settembre 1948, alle osservazioni mosse sul bilancio del Dicastero dei trasporti, il Ministro allora in carica prese l'impegno di elaborare uno schema di legge e poi presentarlo al Parlamento, cosa che avvenne subito dopo.

In seguito alla lunga discussione tra i vari Ministeri interessati, il disegno di legge decadde, con la fine della legislatura; esso fu ripreso in esame soltanto nell'ultima legislatura, dal ministro Spataro, nei primi mesi del 1961, ma non giunse neanche allora alla sua formulazione definitiva.

Non entro, per brevità ed anche per discrezione, in merito alle ragioni che determinano questa lunga e difficile elaborazione che non giunse alla sua maturazione; ma posso assicurare il Senato che il vecchio e sempre attuale problema è oggi ritornato sul tappeto in modo chiaro e urgente. Se ne è già fatto cenno nelle discussioni recenti nella Conferenza del traffico, che ho ricordato, che è stata chiusa a Stresa il 30 settembre scorso. Ritengo che il Parlamento debba nuovamente affrontare il grave problema, con gli opportuni aggiornamenti, perchè esso è divenuto sempre più urgente in conseguenza dell'aumentato sviluppo dei traffici di terra, di mare e del cielo.

La connessione tra i diversi tipi di trasporto porta naturalmente ad esaminare — sia pure in via generale, perchè si possano chiarire le direttive da fare adottare per l'esecuzione del programma di ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato — quali sono le singole caratteristiche dei traffici da svolgere che debbono tenersi presenti per il loro sviluppo.

Il problema, che è insieme di carattere tecnico, economico e sociale, ha formato naturalmente oggetto di ampie e larghe di-

scussioni, sulle quali non ritengo qui di indulgiarmi per brevità. Posso soltanto ripetere quanto fu affermato fin dal 1957 da un eminente studioso tedesco (il dottor Heluth Weising della Camera di commercio di Amburgo), e cioè che purtroppo in tutto il mondo non si è ancora affrontato in modo deciso lo studio completo del problema del coordinamento dei trasporti in base alle differenze fondamentali, economiche e funzionali, sempre più marcate, tra i diversi tipi impiegati, siano essi terrestri, su strada e su rotaia, aerei o marittimi.

Ci troviamo perciò di fronte ad una vera e propria crisi del pensiero sullo sviluppo della tecnica e dell'economia dei trasporti, che ancora si ritiene che siano in concorrenza; ciò che è stato superato ormai dalla realtà dei fatti.

Non posso, naturalmente, per ragioni di tempo, anche a questo riguardo esporvi tutte le ragioni ampie e profonde che hanno motivato questa affermazione. Mi limiterò solo a richiamare la vostra attenzione sulle differenze fondamentali, sempre più marcate, tra i trasporti ferroviari, che noi chiamiamo « trasporti guidati », e quelli che definiamo « liberi » e cioè i trasporti stradali.

I trasporti ferroviari moderni assumono sempre più l'aspetto e la caratteristica di trasporti di massa, che sono sempre più dotati di controlli e comandi automatici a mezzo di strumenti elettronici. In sede di convegni internazionali, ho sottolineato che ormai è divenuto possibile realizzare la cosiddetta « marcia strumentale comandata » dei treni dalla strada ai veicoli del treno in moto, e, con una comunicazione inversa, dai veicoli alla strada. L'esperimento recente, da tempo allo studio, nel campo specializzato, della marcia strumentale integrale, a mezzo di comandi perentori degli organi regolatori dotati di strumenti elettronici fissi sulla strada, che dirigono il treno in moto senza guidatore, è stato attuato in via sperimentale nella metropolitana di New York a partire dal 6 gennaio 1962; e già sono in programma ulteriori estensioni. In base a studi recentemente eseguiti, analogo sistema di marcia strumentale e integrale è già pronto

nel progetto del tunnel attraverso la Manica entro il quale un'apposita strada ferrata trasporterà direttamente, con treni a comando elettronico integrale, anche i vagoni sui quali verranno installati gli autoveicoli. Nel dicembre dell'anno passato, l'*Union internationale des chemins de fer* (U.I.C.), cui l'Italia appartiene fin dalla lontana sua istituzione, ha finalmente determinato anche per l'Europa occidentale l'estensione sulla rete ferroviaria internazionale dell'aggancio automatico delle vetture dei treni; ciò che permetterà di effettuare convogli per merci e per viaggiatori della lunghezza di circa un chilometro, del peso massimo di oltre 2 mila tonnellate, alla velocità normale di cento chilometri orari ed anche superiore, susseguentisi alla distanza di tre minuti ed anche meno. Queste caratteristiche del tutto innovatrici debbono essere da noi valutate e seguite attentamente, perchè le nuove condizioni che esse prospettano per l'avvenire delle ferrovie devono essere conosciute anche in sede politico-parlamentare. L'aggancio automatico dei veicoli realizza la caratteristica che le due guide delle rotaie, che sono necessarie per il movimento del treno secondo una direzione prestabilita, possono venire sempre più utilizzate non soltanto come conduttori metallici dell'energia elettrica richiesta per la trazione dei treni, ma anche come conduttori delle correnti modulate per le trasmissioni dei comandi richiesti dalla marcia strumentale.

Ne segue che in un avvenire ormai non più lontano sarà possibile l'effettuazione con tutta sicurezza di una successione di convogli marcianti ad una velocità elevata e fra loro distanziati nello spazio e nel tempo entro limiti sempre più ridotti; ed è questa la nuova condizione tecnica per cui i treni potranno susseguirsi anche con intensità e frequenza molto maggiori degli attuali, distanziandosi tra loro soltanto dello spazio necessario per il loro arresto.

E allora treni di questo tipo consentiranno il traffico di oltre 30.000 tonnellate orarie per ogni direzione, con il trasporto su linee ferroviarie a doppio binario che hanno una larghezza limitata, come è attualmente, a non più di 10 metri.

Non mi indugio sui particolari tecnici ed operativi di queste nuove possibilità, perchè enterei in un campo squisitamente tecnico, che del resto è ormai noto ai tecnici della materia. Ritengo invece di farvi qualche breve osservazione di carattere generale perchè occorre oggi tener presente che i trasporti su strada ordinaria, di fronte a questa possibilità massiccia che realizzeranno i trasporti ferroviari, assumeranno una loro caratteristica particolare, pure essa in continuo progredire, ma che sarà del tutto diversa.

L'ingegner Armand, segretario generale dell'U.I.C. ed accademico di Francia, ha definito il treno del prossimo futuro come una « pipe line omnibus polyvalent » aggiungendo che « le passe automatique entièrement commandé par l'électronique, représente une puissance de débit largement supérieure aux meilleures autoroutes ».

Quindi noi avremo per i treni una analogia diretta con gli oleodotti, per l'intensità e la frequenza delle masse di viaggiatori e di merci che possono trasportare.

Se noi osserviamo invece lo sviluppo della strada, rileviamo che esso, pur mantenendosi continuamente rigoglioso e sempre più necessario per lo sviluppo dell'economia della vita civile, assume invece un indirizzo del tutto diverso. Il guidatore di un automezzo deve determinare difatti la direzione del moto entro i limiti consentiti dalle dimensioni trasversali della strada; in tal modo si è reso possibile attribuire al trasporto stradale una caratteristica che si è sviluppata in maniera sempre più evidente nella direzione opposta a quella propria del traffico su rotaie, avente una direzione rigida. L'autotrasporto di merci e di viaggiatori, pur avendo una comune origine con quello ferroviario, di sostituire cioè la trazione animale sulle strade ordinarie, nel suo prodigioso progredire non ha richiesto invece di aumentare notevolmente le singole capacità dei veicoli utilizzati. Basta a questo riguardo ricordare che il nostro codice della strada, in analogia con quanto si attua in tutta Europa, prescrive che il carico lordo massimo di un veicolo con rimorchio non può superare le tonnellate 22; e che il veicolo motore, salvo rari casi eccezionali prestabiliti, può tra-

sportare un solo veicolo rimorchiato del peso lordo di 6 tonnellate. In totale, dunque, si può raggiungere un peso lordo massimo autostradale (motrice più rimorchio) di sole 28 tonnellate; mentre abbiamo visto che un treno ferroviario potrà superare tra breve, anche in Europa, il peso complessivo di 2 mila tonnellate (negli U.S.A. si raggiungono già le 4.000 tonnellate). Ed allora in questo caso, egregi colleghi, dobbiamo pensare fin da oggi a quello che sarà lo sviluppo enormemente rigoglioso dei due sistemi di trasporto, stradale e ferroviario, che si sono ormai differenziati in modo sempre più definito. Il treno sulle rotaie assomiglierà sempre più a un oleodotto di materia solida e di viaggiatori, che non al trasporto delle diligenze che qui avete ricordato. L'automobile e il rimorchio invece hanno mantenuto la caratteristica individuale del trasporto limitato di poche masse e di pochi viaggiatori necessario per la distribuzione capillare del servizio cosiddetto « da porta a porta ». Ed allora le direttive che noi dovremmo seguire e seguiremo nella realizzazione dei programmi futuri richiesti per l'ammmodernamento ed il potenziamento delle ferrovie, e che vi prego di tenere presenti, non potrà, nè già attualmente può farne a meno, di guardare al prossimo ed anche lontano futuro per non divenire troppo presto inefficiente. Senza soffermarmi sulla naturale possibilità di realizzare, anche con i trasporti autostradali, dei particolari traffici massicci di raccolta e di distribuzione dei traffici capillari, debbo peraltro ricordare che oggi si pone, in forma sempre più urgente, la necessità di attuazione di un sistema organico di collegamento dei trasporti stradali e ferroviari, disponendo naturalmente di attrezzature apposite, che siano utilizzabili in entrambi i sistemi ed anche su altri mezzi di trasporto marittimi e aerei. E qui, se mi consentite, vi ripeto quali saranno in sede internazionale questi mezzi, senza tuttavia entrare in particolari di natura prevalentemente tecnica. La collaborazione tra i traffici stradali e quelli, insieme, ferroviari e automobilistici, deve infatti raggiungere lo scopo di realizzare il completo servizio da porta a porta con opportuni dispositivi, che sono in attuale

fase di largo sviluppo. Mi limito a ricordare che, nel settore del trasporto merci ricche in piccole partite, al fine di evitare la loro manipolazione nei punti di trasbordo tra ferrovia e strada, si è ormai affermato in sede internazionale l'uso delle cosiddette « palette di carico », che sono delle casse di opportune dimensioni *standard* facilmente sistemabili in ogni tipo di veicolo, non soltanto stradale e ferroviario, ma anche marittimo ed aereo. E più esteso nel campo internazionale diviene l'uso delle casse mobili o dei *containers*, di dimensioni molto maggiori delle palette, che vengono caricate e scaricate con mezzi di sollevamento e di manovra unificati, installati in ogni sistema di trasporto. Vi sono inoltre delle casse mobili frigorifere con dispositivi alimentati da corrente elettrica, che viene erogata direttamente dal carro che le trasporta, sia esso stradale o ferroviario, oppure esistente nelle stive delle navi destinate a ricevere le casse stesse od anche negli aerei utilizzati per il trasporto delle merci. Naturalmente vengono anche ad estendersi le cosiddette navi-traghetto, non solo per il trasporto di carri ferroviari, ma anche di automobili ed autocarri. Esiste inoltre un diretto collegamento strada-rotaiia con il carico degli automezzi su carri ferroviari. Non insisto ulteriormente su questo importante argomento. Ho voluto soltanto accennare ad esso, per poter sottolineare quale profonda rivoluzione differenzierà domani i trasporti ferroviari da quelli stradali: e per potervi dichiarare che noi sentiamo tutta la responsabilità che deriva dalla loro equilibrata realizzazione.

Queste sono le direttive a cui dobbiamo oggi ispirarci, ed a cui si ispirano i tecnici responsabili, nostri collaboratori. Anche i nostri successori e i nostri giovani allievi seguiranno le nuove vie del progresso nello sviluppo futuro delle strade ferrate e dei traffici autostradali. In particolare, le ferrovie italiane dovranno ammodernarsi e potenziarsi in virtù del piano di finanziamenti cui ho fatto cenno. Abbiamo il dovere di dare alle nostre ferrovie l'automazione massima che è richiesta dalla massima sicurezza, il massimo controllo nella loro marcia e la massima potenzialità di trasporto. Poiché vi

sono delle linee ferroviarie che sono direttamente vincolate all'alimentazione del traffico del bacino di carico a monte (stazioni di partenza), al bacino ricevente a valle (stazioni d'arrivo), dobbiamo in questo caso provvedere all'ammodernamento ed al potenziamento degli impianti e degli strumenti operativi necessari per il loro inizio di marcia ed il loro termine. Ricordiamoci che abbiamo studiato già nel 1946, e perfezionato nel 1947 e nel 1948, la stazione di Roma. A distanza di soli 15 anni, troviamo i suoi impianti ormai saturi per un traffico allora non previsto. Peraltro non è ancora superata la linea Roma-Orte se applicheremo ad essa il blocco automatico; per quanto abbia un tracciato tortuoso, essa potrà ancora per qualche anno sopportare molto traffico coi nuovi tipi di materiale rotabile e con i controlli elettronici della marcia dei treni. Ma invece è già superato l'impianto di ricevimento di questi treni. È dunque il serbatoio di ricevimento su cui dobbiamo porre la nostra attenzione.

I lavori che sono in corso e quelli da compiere sono già stati pubblicati dall'apposito piano di ammodernamento. Ho qui il volume della pubblicazione, dove è l'elenco specifico di ogni linea e di ogni lavoro da eseguirsi. Se qualcuno dei colleghi lo desidera, me ne può domandare una copia e provvederò a farglielo recapitare. Nel volume stesso si trovano tutti i particolari di carattere tecnico ed esecutivo per quanto si è fatto e per quello che si dovrà fare. Onorevole Angelini, mi consenta di dire che sono del parere che oggi di fronte allo sviluppo della produzione del materiale rotabile, prima di iniziare i lunghi lavori necessari per modificare il tracciato di linee anche importanti (soprattutto per costruire nuove gallerie in montagna, con i difficili terreni argillosi dell'Italia meridionale, che sono ormai passati alla storia delle costruzioni ferroviarie per le difficoltà incontrate nei traforo delle gallerie, ad esempio della Benevento-Foggia, dei Giovi, della Porrettana, che sono pure passate alla storia dei trafori appenninici del mondo), dobbiamo subito rendere le linee attuali idonee a ricevere il traffico in aumento; e pensare contem-

poraneamente a fare i progetti dei nuovi lavori di rettifica dei tracciati, che potranno realizzarsi in un tempo assai lungo. In tal modo avremo maggiori disponibilità per i finanziamenti... (*Interruzione del senatore Angelini Armando*). Ci sono le leggi che ci dicono che non si possono fare i lavori, se non ci sono i fondi necessari.

Allora se si iniziano i lavori e si impegnano i fondi necessari, questi non possono più utilizzarsi per altri lavori d'immediata necessità. Abbiamo perciò allo studio la procedura da seguire per poter reperire i fondi necessari nelle disponibilità dei singoli esercizi in cui si deve sviluppare il piano e che ancora non sono stati impegnati. Alle ditte costruttrici domanderemo i necessari vincoli cautelativi per la concessione dei relativi pagamenti.

Di fronte alla situazione di eccessivo affollamento in cui si trovano attualmente i treni, con viaggiatori in piedi nei corridoi delle vetture, e non essendovi la possibilità di effettuare dei treni-bis perchè manca il materiale rotabile necessario, ancora in corso di costruzione, bisognerà riordinare il settore della produzione dei nuovi veicoli e delle locomotive, anche per quanto riguarda la rapidità della consegna. Molte ditte, specialmente di nuova istituzione, hanno richiesto dei tempi di fornitura superiori a quelli che certamente avrebbero potuto dare altre ditte di maggiore esperienza. Non entro nel merito di tale questione ma assicuro che essa verrà adeguatamente risolta nel modo migliore per soddisfare alla crescente necessità dei servizi.

I lavori che sono in corso e quelli da compiere sono stati precisati nelle pubblicazioni che ho ricordato; e non entrerà quindi nel dettaglio del programma decennale. Debo però far subito presente che i 1.500 miliardi del piano stesso, oggi appaiono già insufficienti per compiere il complesso e poderoso lavoro entro i tempi previsti. Abbiamo bisogno di impiegarli nel modo migliore, con la richiesta gradualità e con la maggiore efficienza possibile. Quando le Ferrovie dello Stato saranno arrivate verso la fine del primo quinquennio ed avranno iniziato i lavori per il secondo, allora sorgerà certamente la

necessità di provvedere ad un prolungamento del piano con nuovi finanziamenti.

Il problema dell'ammodernamento si presenta, peraltro, fin da oggi molto grave ed investe tutti i settori degli impianti e del materiale delle Ferrovie dello Stato, secondo i criteri cui ho già accennato, in modo che la nostra grande rete ferroviaria si adegui alle necessità moderne, con l'applicazione dei provvedimenti di unificazione precisati dall' *Union Internationale des Chemins de fer* per tutte le ferrovie europee che svolgono servizi cumulativi. I lavori che sono in corso dovranno proseguirsi e completarsi rapidamente seguendo l'indirizzo nazionale ed internazionale ormai definito per il loro più moderno sviluppo.

FERRARI GIACOMO. Onorevole Ministro, quel ritardo e quella lentezza nei lavori corrispondono a verità?

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Sì, non perchè vi siano infrazioni agli ordini, ma perchè (non voglio fare osservazioni che possano sembrare meno che rispettose per alcuno) è stato osservato il disposto legislativo della ripartizione dei lavori in maniera troppo rigorosa: abbiamo assegnato forniture ad officine che sono appena nate ed all'inizio della loro produzione, come ad esempio a quelle siderurgiche. Pertanto la consegna delle nuove rotaie avviene con un ritardo che non vi sarebbe stato se la fornitura fosse stata assegnata ad altre ditte. Rispettando rigorosamente la ripartizione delle commesse di lavori tra le varie parti d'Italia, si poteva però tener conto che, per certi tipi di lavoro, potevano venire richiesti tempi minori da fornitori già attrezzati.

Questo è un dato di fatto attuale di cui non si può dare la colpa a nessuno. Certamente, se avessimo avuto le forniture in breve tempo, da parte di ditte esperte e di lunga tradizione ed esperienza nella costruzione di materiale rotabile (locomotive, veicoli e carri) forse avremmo già avuto in consegna del materiale rotabile anche nei mesi passati; ciò che invece attendiamo ancora, ma spero per poco tempo.

Oggi è facile criticare il passato su dati di fatto attuali che allora non erano prevedibili. (*Interruzione del senatore Ferrari Giacomo*).

Le Reggiane, appunto, ricordo che ai tempi miei, prima dell'ultima guerra, costruivano carri ferroviari in sei-sette mesi. E ce ne sono tante altre di ditte capaci di costruire locomotive e veicoli in breve tempo: ad esempio la Savigliano, la Breda, la O. M. Esse hanno già i modelli e le attrezzature pronte, mentre le nuove officine hanno dovuto incominciare a costruirseli perchè all'atto delle ordinazioni ebbero soltanto i disegni del materiale da costruire. Questa è la differenza tra un'officina che lavora per la prima volta ed altre che hanno invece una lunga esperienza. Comunque, speriamo che le consegne siano fatte più rapidamente e che in seguito questo disagio cessi, perchè non si ripeta quello che è avvenuto quest'estate, cioè di togliere provvisoriamente dai servizi locali il materiale rotabile poco utilizzato per impiegarlo nei servizi di grande massa. E nemmeno che si debba ripetere quanto è stato concordato d'accordo con le Ferrovie federali svizzere, e cioè di attuare dei contingentamenti nei viaggiatori, graduati nel tempo, per consentire ai nostri emigrati, che verranno dalla Svizzera a passare il Natale in Italia, di poter trovare un posto nel treno: e ciò per la mancanza di materiale rotabile, onde poter far fronte al traffico con i mezzi limitati che tanto la Svizzera quanto l'Italia possono avere attualmente disponibili. Purtroppo le esigenze delle forniture del materiale rotabile non ci hanno consentito diversamente e noi dovremo prevedere che avremo scarsità di materiale fino alla prossima primavera, anche se le consegne stanno già avvenendo. Si pensi, d'altra parte, all'episodio verificatosi non più tardi di qualche settimana fa: la società Fiat, che spedisce le sue automobili da distribuire per mezzo degli appositi camion-trasporti, ci ha richiesto con la massima urgenza di avere a disposizione perlomeno 30-40 carri ferroviari pianali al giorno, riconoscendo così che oggi è più rapido il trasporto di massa delle automobili attraverso la ferrovia che non su strada sugli appositi autocarri.

Prima di chiudere questo mio non troppo completo intervento, vorrei fare due ultime considerazioni, che mi sembrano degne di rilievo. La prima è quella della necessità evidente che per un qualsiasi tipo di programmazione economica e sociale — e questo me lo ripeteva Luigi Einaudi nel 1947-1948 — i sistemi di trasporto rappresentino un elemento essenziale per l'armonico sviluppo non soltanto dell'attività produttiva di beni di servizio, ma anche per quella di beni di consumo e dello scambio di conoscenze e di contatti tra gli uomini. Ne viene di conseguenza che i trasporti assumono uno sviluppo e un tasso di incremento superiore a quello del benessere collettivo, e quindi della produzione e del consumo. Noi dobbiamo pensare perciò al loro potenziamento, in modo che sia inserito con la dovuta efficacia negli studi di una programmazione generale dell'aumento della produttività e dell'economia nazionale, che all'uopo si sta predisponendo. La produzione e l'adeguamento dei mezzi di trasporto necessari saranno dunque un elemento che dobbiamo tener presente in qualunque programmazione di sviluppo che si debba realizzare. Vedremo così ad esempio, che le tabelle delle linee ferroviarie definite come rami secchi, che hanno un coefficiente di esercizio superiore a tre, e che sono pubblicate come allegate al bilancio dell'azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato, verranno rapidamente ridotte e forse scompariranno in breve tempo, quando le zone depresse che esse attraversano risaneranno la loro economia depressa con il sorgere, nelle zone stesse, di adeguate aziende produttive. Il problema delle aree depresse tocca direttamente la programmazione dello sviluppo economico del Paese. Ho avuto occasione di constatarne l'importanza in alcuni caratteristici casi recenti: per esempio, quello dello studio dei traffici attraverso il traghetto per lo Stretto di Messina nel 1948-50. Ritenevo allora che non si poteva prevedere uno sviluppo dell'esportazione agrumaria dalla Sicilia che fosse tale da richiedere il trasporto di più di mille carri al giorno, durante il periodo del raccolto. Ciò sembrava già un grande successo. Il senatore Barbaro allora mi correggeva e

mi ricordo che non voleva anche allora i treni solo per la linea tirrena, ma anche per la ionica.

Ebbene, a distanza di poco più di un decennio, oggi i carri di agrumi che si prevede di trasportare nei mesi di maggior traffico dalla Sicilia al Continente, siano essi per i mercati nazionali che per quelli esteri, già supereranno i 2.000 al giorno. Quindi non bastano più le navi-traghetto attuali, non sono sufficientemente ricettivi gli impianti ferroviari di raccolta dei carri; le linee ferrate saranno sature di treni. Ma tale crisi, che sarà transitoria, assume un altro ben più importante significato: quello cioè di mettere in evidenza che la Sicilia ha aumentato rigogliosamente la sua produzione degli agrumi e che quindi ha visto diffondersi maggiormente la sua ricchezza nel campo della produzione agricola. Pertanto, se anche le Ferrovie dello Stato dovessero subire delle perdite per le tariffe non remunerative del trasporto perchè queste non sono commisurate al costo del trasporto stesso, tali perdite verranno ampiamente compensate sul piano nazionale, in favore dell'economia generale del Paese, dal fatto che la Sicilia ha visto più che raddoppiata la propria produzione agrumaria.

Il Ministro per le partecipazioni statali, senatore Bo, ha riconosciuto recentemente la necessità di far costruire un nuovo impianto siderurgico della FINSIDER nella zona attraversata dalla ferrovia Pisa-Collesalvetti-Vada, presso Orciano. Quando sarà costruito — egli mi diceva — avrò bisogno di binari di raccordo opportuni, nonchè di collegamenti diretti col porto di Livorno. Come voi sapete, la ferrovia Pisa-Vada attualmente viene considerata un ramo secco; ma tra due anni, con la nuova costruzione di un grande impianto siderurgico che sorgerà presso di essa utilizzandola con opportuni binari di raccordo, potrebbe divenire una ferrovia di traffico notevole, percorsa da treni merci di grande capacità, richiesti per il trasporto di materiale lavorato e di materie prime, e da treni viaggiatori per operai. I rapporti tra le attività commerciali ed industriali in quella zona diverranno dunque tali che la ferrovia dovrà necessa-

riamente risorgere. Un giorno, parlando delle nuove ricerche petrolifere nel deserto del Sahara, osservavo che l'utilizzazione del metano e del petrolio ha creato nel deserto delle zone ricche e produttive con intensa attività industriale. Come vedete, quindi, anche i nostri rami secchi, con la programmazione delle attività di sviluppo nelle zone in cui essi operano, diverranno rapidamente produttivi, in quanto le necessità dei trasporti ferroviari saranno soddisfatte con un traffico che oggi non esiste ma che domani, per forza di cose, dovrà sorgere in forma sempre più intensa.

Molte di queste ferrovie oggi considerate come rami secchi, o risulteranno definitivamente inutili perchè superate da altri mezzi più moderni di trasporto, o diverranno attive perchè attorno ad esse verrà creata una zona di influenza che darà loro quel reddito che attualmente non hanno.

Onorevoli senatori, debbo concludere rilevando il notevole lavoro tecnico ed amministrativo che sarà sempre più intensamente richiesto al Ministero di cui mi occupo, in seguito all'applicazione del piano decennale attualmente in atto. Esso ha portato un notevole sacrificio ed un impegno eccezionale a tutto il personale dell'Azienda delle ferrovie dello Stato; e l'aumento in atto del traffico, lo studio di progettazione e di sorveglianza dei lavori in corso richiede un vera abnegazione ai ferrovieri di tutti i gradi gerarchici, ai quali — consentitemelo a chiusura di questo mio intervento — voglio rivolgere il mio grato ringraziamento per l'opera che svolgono e che svolgeranno sempre, animati dall'antica tradizione di attaccamento alla rotaia che essi hanno ricevuto dai loro predecessori e che certamente continueranno a nutrire sempre più nel futuro.

A questo punto potrei rispondere agli interventi dei singoli senatori che hanno prospettato questioni particolari, ma per brevità me ne astengo, riservandomi di farlo personalmente e in via breve, qualora i colleghi lo desiderassero.

Onorevoli colleghi, non ho altro da aggiungere e concludo ringraziandovi della pazienza con la quale mi avete ascoltato. (*Vivi applausi dal centro. Congratulazioni*).

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il loro avviso sui vari ordini del giorno.

Il primo ordine del giorno è dei senatori Aimoni e Zanardi.

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. Questo problema si inquadra nel desiderio di vedere perfezionati certi servizi e conservati certi altri dei quali si minaccia la soppressione.

Un accenno fatto dal collega Aimoni nel suo intervento dovrebbe da solo eliminare certe preoccupazioni; sembra, infatti, che perduri l'interesse dell'autorità militare al mantenimento di tale ferrovia. Se questo dato corrisponde al vero, non vi è davvero nessuna preoccupazione di soppressione. In quella zona è in vista un notevole sviluppo in seguito alla costruzione del canale navigabile. Sembrerà un controsenso ma il canale non sottrarrà traffico alla ferrovia, ed anzi la ferrovia di questo tipo potrà essere determinante per integrare i vantaggi creati dal nuovo canale.

L'unica raccomandazione che mi sembra di poter fare è che nell'esame del problema si tenga sempre presente il perfezionamento tecnico, da coordinarsi con la esistenza in quella zona di una rete autostradale est-ovest e nord-sud, che forse potrà influire sulle decisioni che si prenderanno.

In definitiva ritengo che l'ordine del giorno possa essere accolto come raccomandazione.

C O R B E L L I N I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Il Consorzio interessato ha in effetti proposto l'anticipata risoluzione della concessione ai fini della conseguente inclusione della linea nella rete statale, e a tale riguardo ha proposto la cessione allo Stato di beni di sua proprietà (ovvero che tali dovrebbero risultare alla scadenza della concessione) a condizione che lo Stato si accolli il pagamento di tutte le passività afferenti alla ferrovia gravate sul Consorzio. Senonchè, a parte l'accertamento di tali passività e della convenienza della proposta operazione, la funzione della ferrovia

(anche nell'ipotesi di un suo inserimento nella di servire interessi locali, come ha fatto la di servire interessi locali come ha fatto finora, non avendo nessuna possibilità di partecipare ai traffici di largo raggio di cui abbiamo fatto cenno.

In tali condizioni, nessun risultato positivo si avrebbe dall'operazione stessa, che darebbe invece certamente luogo ad un aumento del disavanzo dell'esercizio in relazione se non altro alle maggiori esigenze del pubblico servizio.

Quindi non abbiamo nessun motivo, allo stato attuale, per giustificare l'inserimento di questa ferrovia nella rete statale.

P R E S I D E N T E . Senatore Aimoni, mantiene il suo ordine del giorno?

A I M O N I . Onorevole Ministro, non lo accetta nemmeno come raccomandazione, come ha fatto il relatore?

C O R B E L L I N I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Se cambieranno gli elementi di traffico, esamineremo nuovamente il problema. In questo momento non possiamo prendere nessuna decisione nel senso richiesto, ma studiare è sempre possibile.

F E R R A R I G I A C O M O . Allora può impegnarsi a fare studiare il problema.

C O R B E L L I N I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. È una ferrovia che ho conosciuto bene, come ingegnere delle ferrovie. Ho detto che, se cambieranno le attuali condizioni, potremo modificare il nostro giudizio.

A I M O N I . C'è il problema della sovvenzione chilometrica, che bisogna risolvere; e questa è una questione urgente.

C O R B E L L I N I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Se si dovrà aumentare la concessione chilometrica, è segno che la ferrovia non è competitiva. Comunque esamineremo anche questo proble-

ma, con la massima comprensione e responsabilità che abbiamo sempre usato.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Ferrari Giacomo, Bera ed altri.

DE UNTERRICHTER, *relatore*. Di questo problema si è parlato ancora sullo scorso esercizio qui in Aula. Indubbiamente il fatto che il tronco Parma-Suzzara sia in gestione privata costituisce una remora ad una razionale sistemazione della linea di collegamento fra Verona e La Spezia. Quindi ritengo che la Commissione sia d'accordo nel raccomandare al Ministro lo accoglimento di questo desiderio.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Per esaminare la possibilità, non vi sono difficoltà; ma, appunto, in attesa di un esame, non si può oggi conoscere a quali conclusioni si possa giungere, perchè per quanto concerne la Parma-Suzzara — figuratevi che la concessione è del 1881! — risulta che vi è sempre per lo Stato la facoltà di riscatto, previa diffida di un anno, e con preventivo consenso del Ministro del tesoro.

La questione, però, in riferimento alla ferrovia statale, fu esaminata nel 1913, e non ha allora condotto a risultati favorevoli. Dopo è stata studiata ancora e in definitiva — per non farvi tutta la storia di questa linea, storia ormai quasi centenaria — dobbiamo dire che bisognerebbe ammodernarla, tecnicizzarla, dare ad essa impianti adeguati, moderni, e pertanto bisognerà vedere se questa linea potrà essere tale da giustificare un suo potenziamento ed un aumento tecnico dei suoi mezzi. In questo senso noi dovremmo indirizzare gli studi; tanto più che, come dicono i tecnici che hanno studiato il problema, se noi dovessimo riconoscere una possibilità di sviluppo dei traffici futuri, dovremmo affrontare difficoltose soluzioni per il raddoppio del binario del tratto Parma-Vezzano; questo sarebbe molto importante per la ferrovia ed influirebbe in particolare sulle decisioni da prendere per la linea Parma-Suzzara.

FERRARI GIACOMO. Mi pare che la dichiarazione fatta dal relatore sia molto importante. È un tronco che non può essere trascurato.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. D'accordo!

FERRARI GIACOMO. C'è un guaio, onorevole Ministro, e cioè che con la legge n. 1221 è stata prorogata la concessione di 25 anni; ma mi pare che si possa superare anche questa difficoltà.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Questo sì.

FERRARI GIACOMO. Si può superare, perchè il Consorzio è d'accordo per il riscatto. E questo porterebbe a un vantaggio per tutti!

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Va bene, metteremo allo studio il problema.

FERRARI GIACOMO. Allora posso ritenere che sia preso in seria considerazione.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Lo metteremo allo studio; ma la prego di non pensare che io non sia convinto delle mie affermazioni! Ad ogni modo la prego di essere tranquillo.

PRESIDENTE. Senatore Giacomo Ferrari, si ritiene soddisfatto?

FERRARI GIACOMO. Sì.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Bonafini e Amoletti. Poichè non vedo presenti in Aula i due presentatori, l'ordine del giorno si deve considerare ritirato.

Segue l'ordine del giorno dei senatori Gianquinto e Vidali.

DE UNTERRICHTER, *relatore*. Indubbiamente, chi lavora ha diritto ad una

equa retribuzione; quindi è comprensibile e lodevole questa domanda di dotare i piloti istruttori presso l'Aeroclub di un contratto collettivo di lavoro. Ma direi che non bisogna dimenticare che l'aviazione turistica civile — perchè di questa ancora si tratta — regge anche sull'entusiasmo e sulla passione sportiva cui non è logico rinunciare.

G I A N Q U I N T O . Però guardi che i piloti istruttori devono anche vivere; essi che formano gli altri piloti ed assumono anche delle responsabilità gravi di ordine penale.

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. Senatore Gianquinto, l'ho premesso che chi lavora ha diritto ad un'equa retribuzione, ma non si deve per questo rinunciare alla collaborazione di chi opera per pura passione sportiva.

Il secondo capoverso dell'ordine del giorno recita: « per garantire che presso gli aeroclubs, le scuole di pilotaggio siano affidate esclusivamente a piloti istruttori civili e non anche a personale militare, come ancora oggi avviene ».

E qui non possiamo essere d'accordo. Quello che conta in una scuola di pilotaggio è che il pilota istruttore sia valido, e i piloti militari la necessaria capacità ce l'hanno certamente.

Teniamo anche presente che i piloti militari, sia pure entro i limiti modesti concessi dalle finanze dello Stato, sono già pagati, e quindi in una società ben organizzata, se questi piloti possono essere disponibili, è bene che portino il loro contributo allo sviluppo dell'aviazione.

C O R B E L L I N I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Potremmo essere d'accordo di affidare esclusivamente ai piloti civili le scuole di pilotaggio; ma noi parliamo di un periodo di transizione, anche perchè dobbiamo reperire i finanziamenti necessari.

Possiamo affermare che spesso non abbiamo dato autorizzazioni del genere. Peraltro quelle sporadiche che sono state concesse nel passato sono dovute unicamente al fat-

to che molti aeroclubs avrebbero dovuto, in caso di mancata autorizzazione, fermare la attività della scuola di pilotaggio per l'onere insopportabile da sostenere ed anche per la mancanza degli istruttori civili. Quindi, noi dobbiamo ricorrere a coloro che ci danno lavoro e prestazione in maniera tale da poter far fronte a queste necessità.

Sul concetto che i civili siano istruiti dai civili e i militari dai militari sono d'accordo, ma non escludo che in un periodo di transizione vi possano essere anche istruttori militari nelle scuole civili.

G I A N Q U I N T O . E circa il contratto nazionale?

C O R B E L L I N I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. La richiesta per ottenere un contratto collettivo di lavoro data da molto tempo; e questo Ministero si è reso più volte interprete dei desideri della categoria. Sta di fatto che continueremo ad insistere per poter concludere in modo concreto queste questioni. Vi è qui il nostro sindacalista (*rivolto al sottosegretario Cappugi*).

C A P P U G I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Prendo l'impegno di occuparmene personalmente.

P R E S I D E N T E . Senatore Gianquinto, mantiene l'ordine del giorno?

G I A N Q U I N T O . Signor Presidente, non insisto dopo le dichiarazioni dell'onorevole Ministro, ma vorrei solo, per chiarire il contenuto dell'ultima parte, osservare che di regola le scuole di pilotaggio devono essere affidate a piloti istruttori civili professionisti. Soltanto in via eccezionale, quando il personale istruttore civile manchi, si può ricorrere al personale militare in servizio attivo. Se non si tenesse conto di questa regola, verrebbe ad essere sottratto lavoro ai professionisti.

Volevo chiarire soltanto questo. Ringrazio l'onorevole Ministro che ha accettato lo

ordine del giorno e prendo atto dell'impegno anche dell'onorevole Cappugi di promuovere finalmente il contratto nazionale di lavoro.

C A P P U G I, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Senatore Gianquinto, io cercherò di intervenire presso l'Aeroclub, perchè si decida ad entrare in trattative con il sindacato dei piloti per addivenire alla stipulazione del contratto. Non è che possa io determinare il contratto. Le parti sono l'Aeroclub e i piloti, rappresentanti del proprio sindacato. Noi non possiamo costituire che un elemento di stimolo. E di questo prendo impegno.

P R E S I D E N T E. Segue l'ordine del giorno del senatore Vidali.

G I A N Q U I N T O. Signor Presidente, poichè il senatore Vidali non è presente, faccio mio l'ordine del giorno.

D E U N T E R R I C H T E R, *relatore*. La Commissione è del parere che l'ordine del giorno debba essere accettato. Si vuole impegnare il Governo a potenziare tutte le comunicazioni per ferrovia, su strada e per via aerea che collegano Trieste alle reti nazionali e internazionali. Data l'ubicazione di Trieste, i collegamenti con l'entroterra rappresentano un problema vitale per quella città e per il suo porto.

C O R B E L L I N I, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. In via generica così, si può accettare l'ordine del giorno. Si tratta di vedere nella realizzazione pratica come potrà avvenire il collegamento delle linee relative.

P R E S I D E N T E. Senatore Gianquinto, mantiene l'ordine del giorno?

G I A N Q U I N T O. Non insisto e ringrazio.

P R E S I D E N T E. Segue l'ordine del giorno dei senatori Salati e Trebbi.

D E U N T E R R I C H T E R, *relatore*. Ho letto le premesse, ma quando arriviamo alle conclusioni non riesco bene a capire come il Governo possa disporre che l'I.N.T. revochi una cessione del pacchetto azionario, ossia come si possano revocare cessioni di azioni vendute. Penso che non c'è che ricomperarle. Comunque mi rimetto all'opinione del Ministro.

C O R B E L L I N I, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Il Governo è contrario all'applicazione di queste richieste e quindi non posso accettarle, anche perchè è una questione ormai finita e ne abbiamo discusso così a lungo che mi sembra inutile ripetere la discussione ancora oggi.

P R E S I D E N T E. Senatore Salati, mantiene l'ordine del giorno?

S A L A T I. Il senatore Trebbi desidera chiedere alcune spiegazioni, signor Presidente. Per mio conto non insisto sulla votazione.

P R E S I D E N T E. Senatore Trebbi, mantiene l'ordine del giorno?

T R E B B I. Ho la necessità di chiedere alcune spiegazioni perchè il Ministro ha parlato solo della S.A.R.S.A. ma l'ordine del giorno riguarda due questioni: la prima concernente l'amministrazione provinciale di Reggio Emilia, che si riferisce alla S.A.R.S.A., l'altra riguardante l'amministrazione provinciale di Modena, che si riferisce alla S.E.F.T.A. Per quanto concerne la S.A.R.S.A. vi è la grossa questione del modo come si è arrivati alla gara di appalto, di cui noi non abbiamo saputo niente.

C A P P U G I, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. No, la cessione del pacchetto azionario.

T R E B B I. Concretamente vogliamo sapere come si è arrivati a vendere il pacchetto azionario.

C O R B E L L I N I, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Nelle forme

normali. Vi dobbiamo dire anche come abbiamo fatto, con che inchiostro abbiamo scritto?

TREBBI. Ma, onorevole Ministro, senza arrivare al sarcasmo, ci interessa sapere quante sono le ditte che hanno concorso.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Esistono tutti gli atti. Lei non ha chiesto il nome delle ditte: se lo desidera, possiamo fargliele vedere.

TREBBI. È già un fatto importante che le possiamo vedere. L'altra questione che riguarda...

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. È in corso di esame.

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Le dico di più, che da 7-8 giorni è proprio sul mio tavolo.

TREBBI. Non vorrei che rimanesse però sul suo tavolo ancora molto a lungo, perchè è una questione che d'altronde era già stata risolta. Infatti il precedente Ministro aveva già dato favorevole soluzione alla questione.

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. La Provincia è concessionaria della linea e si è valsa di una disposizione di legge che dà facoltà agli Enti locali concessionari di potersi avvalere per l'effettuazione del servizio di un'azienda subconcessionaria. Adesso il problema si pone in questi termini: la Provincia desidera riacquistare di fatto anche la gestione diretta della concessione ed anzichè addivenire ad una rescissione del contratto di subconcessione, che probabilmente reputa troppo oneroso, ha ritenuto avviare la pratica per acquistare il pacchetto azionario dalla subconcessionaria. Siccome il signor Ministro si è compiaciuto di affidare a

me la pratica, ho chiesto all'Ispettorato della motorizzazione...

TREBBI. La questione era già stata studiata.

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Siccome la pratica è stata affidata a me dall'onorevole Ministro, ho chiesto all'Ispettorato della motorizzazione di fare degli accertamenti e di riferirmene. Appena avrò tutti gli elementi ne parlerò al Ministro e decideremo. In questo momento non ho ancora completati gli elementi di giudizio.

TREBBI. Cerchiamo però di riparlare presto e bene.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Trebbi e Salati, che è di una estrema lunghezza e diffusione. In proposito vorrei pregare i presentatori degli ordini del giorno e segnatamente il senatore Trebbi di essere più sintetici negli ordini del giorno.

DEUNTERRICHTER, *relatore*. È un ordine del giorno molto lungo e complesso. Parte dalla considerazione 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 ». E fin qui siamo d'accordo; però al terzo capoverso si comincia col considerare « che il costante aumento degli oneri sociali è reso sempre più grave dal fenomeno dell'inurbamento e dalla conseguente esigenza di mantenere ed istituire linee di trasporto in zone cittadine, periferiche ed extra-urbane anche quando, secondo i canoni del tornaconto diretto, non sussistono ragioni di convenienza economica aziendale ». Ora penso che sarebbe saggia cosa evitare questo tipo di inurbamento contrastante con una sana programmazione urbanistica in misura così grave da non giustificare nemmeno l'istituzione di pubblici servizi di trasporto. Nè si può prescindere dalle esigenze di una sana

economia di gestione, istituendo servizi eccessivamente onerosi proprio perchè scarsamente frequentati. Sta bene che i servizi pubblici siano aiutati, ma non dimentichiamo che in definitiva è la collettività che li deve pagare. Quindi non sarà male che i singoli cittadini adeguino i loro programmi e le loro esigenze non soltanto alle aspirazioni individuali ma anche alle possibilità sociali collettive.

Quindi i punti 1) e 2) sembrano accettabili. Per quanto riguarda il numero 5) riten-

go invece che non si possa essere d'accordo, perchè non si può gettare tutto allegramente sulle braccia dello Stato.

Ci sono le Amministrazioni locali, ci sono le Provincie, ci sono le Regioni...

D E L U C A L U C A . Dove sono?

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. Non possiamo comunque pensare che le Provincie e le Regioni programmino e lo Stato paghi.

Presidenza del Vice Presidente SECCHIA

C O R B E L L I N I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Lei, senatore Trebbi, chiede di predisporre i necessari provvedimenti legislativi. Ebbene, vi è anche la facoltà di iniziativa parlamentare. Il Governo non è del parere di predisporre tali provvedimenti, ma la discussione su questi argomenti può benissimo essere affrontata in seguito alla presentazione di un disegno di legge da parte sua.

T R E B B I . Lei ha risposto solo al 5° punto.

C O R B E L L I N I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. È il punto più importante. I quattro primi punti non li accetto.

P R E S I D E N T E . Senatore Trebbi mantiene l'ordine del giorno?

T R E B B I . Io non insisto sulla votazione dell'ordine del giorno, perchè in tal modo precluderei ogni possibilità di altre iniziative.

Ci troviamo ancora una volta — e non è la prima — a dover constatare che la posizione del Governo è estremamente negativa nei confronti dei trasporti pubblici urbani.

C O R B E L L I N I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ricordi che sono stato Presidente della Confederazione delle municipalizzate...

T R E B B I . L'ho detto ieri nell'illustrare l'ordine del giorno. Anzi ho detto che, se lei fosse stato in quel momento presente, mi sarei probabilmente potuto esimere dall'illustrare l'ordine del giorno perchè avevo la speranza che ci saremmo compresi facilmente, essendo appunto lei stato Presidente della Confederazione delle municipalizzate e delle aziende di trasporto pubblico urbano. Credevo che fosse facile capirci, invece vedo che non ci intendiamo, e questo è grave perchè lei sa meglio di me che i problemi del pubblico trasporto urbano non possono essere risolti dai Comuni, che non hanno la possibilità...

C O R B E L L I N I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. E allora pagalo Stato!

T R E B B Idi affrontare la complessità di questi problemi a causa della situazione economica in cui si trovano. C'è urgente bisogno dell'intervento dello Stato, almeno per coordinare...

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Per fare i tram in qualche cittadina...

TREBBI. Se lei risponde in tal modo a cose di tanta importanza, allora conviene abbandonare la discussione in quest'Aula e portarla nel Paese, in modo che ognuno, trovandosi di fronte a questi problemi, assuma le proprie responsabilità.

PRESIDENTE. Segue il primo ordine del giorno dei senatori Bosso e Veronesi.

DEUNTERRICHTER, *relatore*. L'istituzione di tariffe a forcella, cioè articolate su un massimo e su un minimo, non è vantaggiosa, io penso, per i nostri autotrasportatori...

BONACINA. Perché non è vantaggiosa?

DEUNTERRICHTER, *relatore*. Per una ragione semplice, perché i nostri autotrasportatori si troverebbero a dover competere con gente di altri Paesi che si trova in una situazione di mercato diversa. Ritengo quindi che in una comunità europea...

BONACINA. Ma quale situazione diversa! Discutiamo seriamente queste cose, non liquidiamole con delle affermazioni così categoriche. Sentiamo piuttosto gli autotrasportatori cosa dicono.

DEUNTERRICHTER, *relatore*. È mia opinione che, non fissando dei minimi, noi facciamo l'interesse dei nostri autotrasportatori.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Mi sembra doveroso dichiarare che il sistema di tariffazione che è stato proposto può essere accettato soltanto in via sperimentale e per un periodo transitorio, in modo che da questo esperimento si possano trarre degli elementi...

BONACINA. Il trattato sul Mercato comune non ci consente esperimenti.

PRESIDENTE. Comunque, i senatori firmatari dell'ordine del giorno non sono presenti, per cui si intende che vi abbiano rinunciato.

Segue un secondo ordine del giorno dei senatori Bosso e Veronesi. Anche questo ordine del giorno si intende ritirato, non essendo presenti i firmatari.

Segue un primo ordine del giorno dei senatori Di Paolantonio, Adamoli, Ferrari Giacomo e Santarelli.

DEUNTERRICHTER, *relatore*. La Commissione si rimette al parere dell'onorevole Ministro.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Che il Presidente dell'I.N.T. sia legato all'A.N.A.C. e alla A.U.S.I.T.R.A., anche a me non soddisfa. Cercherò di esaminare le cose, per vedere come effettivamente stanno. Quando si tratta di una azienda con patrimonio dello Stato e controllata direttamente dallo Stato, è bene che coloro i quali presiedono tali interessi non abbiano direttamente degli interessi propri che incidano su quelli dello Stato. Esaminerò il caso con la dovuta serenità e soprattutto con il concetto che bisogna essere indipendenti da altre attività.

PRESIDENTE. Senatore Di Paolantonio, mantiene il suo ordine del giorno?

DI PAOLANTONIO. Ringrazio l'onorevole Ministro per la sua risposta che ritengo importante. Faccio presente però che egli ha risposto ad uno solo dei nostri due ordini del giorno. Credo che dopo la sua dichiarazione implicitamente egli dovrebbe accettare almeno come raccomandazione anche il secondo ordine del giorno.

Noi in esso chiediamo di intervenire affinché la vertenza insorta tra il Consiglio di Amministrazione dell'I.N.T. e il proprio personale venga appianata con la sua autorevole mediazione.

PRESIDENTE. Segue un secondo ordine del giorno dei senatori Di Paolantonio, Adamoli ed altri.

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. La vertenza I.N.T. bisogna che prosegua attraverso il Ministero del lavoro. Non è infatti assolutamente possibile che il Ministero dei trasporti si assuma in prima persona la definizione di una vertenza che è chiaramente di carattere sindacale, tra un istituto che non è lo Stato e i suoi dipendenti. Conseguentemente la sede naturale è il Ministero del lavoro.

DI PAOLANTONIO. Io ho chiesto la vostra mediazione, non che risolviatela la vertenza.

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Nessuno può essere mediatore in causa propria. Indirettamente l'I.N.T. è di proprietà delle Ferrovie dello Stato.

DI PAOLANTONIO. L'onorevole Ministro ha riconosciuto la necessità dell'autonomia dell'Azienda pubblica dalla A.N.A.C. Se riconosce questo stato di anomalia, cioè l'adesione di un ente pubblico alla Confindustria, non può rimanere indifferente di fronte al fatto che questo ente (l'I.N.T.) è assistito oggi, nella durissima vertenza, dalla Confindustria.

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Anche le aziende a partecipazione statale dibattono le loro vertenze sindacali presso il Ministero del lavoro.

DI PAOLANTONIO. Io non sono contrario alla sede fisica del Ministero del lavoro. Ciò che io raccomando è che voi interveniate con una mediazione. L'onorevole Cappugi, che è vecchio sindacalista, sa che cosa significa una mediazione tra il consiglio d'amministrazione dell'I.N.T. e i Sindacati.

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Allora risolverei io la vertenza come Ministero dei trasporti!

DI PAOLANTONIO. È una mediazione che vi chiedo!

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Noi possiamo soltanto impegnarci a sollecitare l'esame della vertenza da parte del Ministero del lavoro.

DI PAOLANTONIO. Badi, signor Ministro, che nelle provincie di Ascoli Piceno e di Teramo e nelle altre provincie dove opera l'I.N.T., specialmente in questi giorni di riapertura delle scuole, lo sciopero procura un danno incalcolabile. È una richiesta responsabile che viene fatta da questa parte. Sono operai, studenti, impiegati, che non possono raggiungere i luoghi di lavoro e di studio. Cerchiamo quindi di non appigliarci ad un fatto formale, ma di trovare la maniera di risolvere questa vertenza.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Indubbiamente queste esigenze sono sentite dal Ministero del lavoro.

DI PAOLANTONIO. Allora potete almeno intervenire per la ripresa delle trattative, che ora sono interrotte, presso il Ministero del lavoro? Insomma negate anche la ripresa di una trattativa?

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Questo non è un problema che interessa il bilancio dei Trasporti, è un problema di procedura che interessa un altro Ministero. Io non posso dire di più: posso soltanto assicurare che interesserò alla questione il Ministero del lavoro.

DI PAOLANTONIO. Qui si sta discutendo il bilancio dei Trasporti, e quindi tutta la politica dei trasporti. Quando si bloccano dei trasporti bisogna vederne le cause!

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Allora il Mi-

nistro responsabile può dire che non accetta il suo ordine del giorno.

DI PAOLANTONIO. Io sto chiedendo una cosa che esula dalla critica alla politica generale. Io sto chiedendo un intervento positivo che è possibile da parte del Ministero onde avviare questa vertenza ad una soluzione.

CORBELLINI, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Il nostro parere lo abbiamo già espresso.

PRESIDENTE. Allora debbo porre in votazione l'ordine del giorno?

DI PAOLANTONIO. Prima di metterlo in votazione, signor Presidente, vorrei chiarire se si tratta o no di un malinteso. D'altra parte queste cose non si possono decidere con un colpo di maggioranza. Se il Ministro mi garantisce un suo intervento onde le trattative vengano riprese...

CORBELLINI, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Le ho già detto che io posso soltanto pregare il Ministro del lavoro di riprendere la cosa in esame.

DI PAOLANTONIO. Allora propongo formalmente che il Ministero intervenga onde le trattative vengano riprese. (*Commenti ed interruzioni dal centro*). Trasformo le conclusioni del mio ordine del giorno in questo invito al Governo ad intervenire presso il Consiglio di amministrazione dell'I.N.T. affinché le trattative vengano riprese. (*Vivaci interruzioni dal centro*).

PRESIDENTE. Si dia allora lettura dell'ordine del giorno.

CARELLI, Segretario:

« Il Senato,

constatato che, dopo sei mesi di lotta sindacale, la vertenza insorta tra il personale dipendente ed il Consiglio di Amministrazione dell'Istituto Nazionale Trasporti (I.N.T.), non solo non è stata ancora risolta

ma, al contrario, tende ad inasprirsi ulteriormente;

ritenuto che la tenace difesa, da parte del Consiglio di Amministrazione dell'INT, dei principi, degli indirizzi e della tattica sindacale, adottati dalla Confindustria, rappresentano l'ostacolo principale alla rapida e soddisfacente soluzione della vertenza stessa e giudicato, oltre tutto, tale atteggiamento non rispondente ai compiti istituzionali ed agli interessi propri di un Ente retto con pubblico denaro;

preoccupandosi per le gravissime conseguenze che la paralisi di importanti servizi urbani ed extraurbani, con le rotture dei collegamenti di numerosi Comuni con capoluoghi di provincia e con grandi vie di comunicazione nazionali, comporta ai danni delle popolazioni e particolarmente degli operai, degli impiegati e degli studenti che di quei mezzi si servono per raggiungere giornalmente i luoghi di lavoro e di studio,

invita il Ministro dei trasporti a convocare le parti in contesa (Consiglio di Amministrazione dell'INT. e Organizzazioni sindacali dei lavoratori) per facilitare, con la sua autorevole mediazione, il componimento della vertenza, nell'interesse della Pubblica Amministrazione, dei lavoratori, costretti alla dura lotta sindacale e delle popolazioni di quelle Province ove opera l'Istituto Nazionale Trasporti ».

PRESIDENTE. Il Governo accetta quest'ordine del giorno?

CORBELLINI, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Il Ministro non lo accetta.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno del senatore Di Paolantonio e di altri senatori. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*Non è approvato*).

Segue l'ordine del giorno del senatore Bonacina.

GARLATO. La Commissione osserva che l'accertamento dei dati statistici presen-

ta alle volte delle difficoltà. Raccomanda comunque una maggiore attenzione nelle rilevazioni. Ritiene accoglibile, pertanto, l'ordine del giorno come raccomandazione, facendo presente, peraltro, l'opportunità che, dato il decorso del tempo, i dati richiesti sulla gestione delle singole imprese e delle singole autolinee siano forniti dall'Ispettorato non già con riferimento al 1962 ma al 1963.

C O R B E L L I N I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Accetto l'ordine del giorno; i dati statistici hanno un importante significato, ed è bene che siano conosciuti. Farò il possibile perchè le rilevazioni siano più attendibili (ed oggi, con le macchine elettroniche, la cosa non dovrebbe essere difficile).

P R E S I D E N T E . Senatore Bonacina, mantiene il suo ordine del giorno?

B O N A C I N A . Sono soddisfatto, signor Presidente, della risposta del Ministro, ed anche della correzione al 1963 suggerita dalla Commissione. Esprimo la speranza che le statistiche divengano assai più descrittive e attendibili, così com'erano nell'anteguerra, per dare contezza di quello che effettivamente accade.

P R E S I D E N T E . Segue il primo ordine del giorno del senatore Barbaro.

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. La Commissione si associa a quanto il senatore Barbaro ha esposto nel suo ordine del giorno.

C O R B E L L I N I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Mi impegno anche io a fare il possibile — naturalmente, nell'ambito delle disponibilità finanziarie — per dare all'aviazione italiana quei perfezionamenti che sono richiesti nell'ordine del giorno.

P R E S I D E N T E . Senatore Barbaro, mantiene l'ordine del giorno?

B A R B A R O . Il problema è importante ed urgente. Prendo atto delle assicurazioni

sperando, che le promesse siano rapidamente e concretamente mantenute.

P R E S I D E N T E . Segue il secondo ordine del giorno del senatore Barbaro.

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. Del problema ho già parlato in sede di replica, convenendo sulla necessità di correggere un errore, se vi è... (*Interruzione del senatore Barbaro*). Se c'è un errore, non c'è che da raccomandarne la correzione.

C O R B E L L I N I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. La richiesta del senatore Barbaro di un più preciso conteggio chilometrico è una cosa che si può esaminare. Non so se sia sbagliato e dove sia l'errore; sono tredici o dodici?

B A R B A R O . Sono dodici.

C O R B E L L I N I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Comunque lo misureranno e bisognerà vedere se c'è anche una differenza tra Reggio Calabria e Villa San Giovanni.

B A R B A R O . Sì. Uno è di 12 chilometri e l'altro è di 8 chilometri. È una verità geografica obiettiva, inopinabile e soprattutto inconfondibile! Basta che prenda le carte nautiche, che glielo diranno e glielo confermeranno senz'altro.

C O R B E L L I N I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Lo guarderemo!

B A R B A R O . Già altra volta l'aveva promesso e il Governo aveva addirittura accettato l'ordine del giorno. E l'errore è stato accertato; è strano però, che poi non sia stato corretto e la correzione non sia stata inserita negli orari! E anche lei, onorevole Ministro, era, lo ricordo molto bene, favorevolissimo!

G E N C O . Sono quattro volte che si dice la stessa cosa.

B A R B A R O . Certo, ma così facendo, bisogna ripeterla non solamente quattro, ma

quaranta, quattrocento volte! Sono cose assolutamente obiettive; non credo, che al mondo, onorevole Ministro, ci sia un altro caso simile, di un chilometraggio alterato, contro quelli che sono i dati geografici, notissimi a tutti!

C O R B E L L I N I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Va bene, se c'è errore lo correggeremo!

B A R B A R O . C'è l'errore! La prego di non volerne dubitare! L'errore c'è e bisogna correggerlo. Si tratta di una questione di onestà, oltre che di serietà! E poi ci sono ancora altre richieste nell'ordine del giorno: la seconda invasatura, il pontile dei traghetti e tante altre. Gradirei che desse in proposito qualche precisa risposta.

P R E S I D E N T E . Passiamo allora al successivo ordine del giorno del senatore Barbaro.

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. Per questo ordine del giorno ci rimettiamo al parere del Ministro.

C O R B E L L I N I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Posso dichiarare senz'altro che non è previsto alcun provvedimento di ridimensionamento del Compartimento ferroviario di Reggio Calabria.

B A R B A R O . Perchè tutto questo sarebbe enorme!

C O R B E L L I N I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Quindi l'ordine del giorno cade da sè. Nessuno pensa a fare delle variazioni di limiti territoriali e di competenza! Come mai è venuta quell'idea?

B A R B A R O . È stato riportato dai giornali. E poi è stato presentato anche un altro ordine del giorno in contrasto con questo — mi dispiace di doverlo dire — ma è quello del nostro valoroso collega Indelli e devo qui riaffermare che il nostro Compartimento coincide con tutta la nostra storia, con tutta la nostra situazione geografica, con la

situazione marittima! Sarebbe lo stesso che domani io chiedessi che una colonia di Sibari, come la famosa zona archeologica di Paestum, ritornasse alla Calabria! Queste sono aggressioni, che non si fanno a una città benemerita e mutilata, come quella che ho l'onore di rappresentare, e che ha sofferto la più grande sciagura tellurica del secolo!

C A P P U G I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Scusi, senatore Barbaro, io capisco che si possa protestare quando il Ministro dice che sono fondate le sue preoccupazioni! Ma io ritengo che il Ministro l'abbia del tutto tranquillizzata.

B A R B A R O . Ma io protesto contro i colleghi che hanno presentato, in antitesi, un altro ordine del giorno!

P R E S I D E N T E . Segue l'ultimo ordine del giorno del senatore Barbaro.

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. L'ordine del giorno ribadisce una aspirazione che è stata anche più volte discussa qui in Aula, ossia la realizzazione di una arteria ferroviaria jonico-adriatica, che indubbiamente corrisponde a un interesse di tutta la nazione. Le spese necessarie per la realizzazione di questo programma sono naturalmente ingenti; quindi ci rimettiamo al parere del signor Ministro.

C O R B E L L I N I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Se aumentano i traffici tra la Sicilia e il continente, che per l'esportazione si debba utilizzare anche la linea jonica in aggiunta alla tirrenica, l'ho sempre detto anche nel passato. Che si debba realizzare il doppio binario è altra cosa, anche perchè il doppio binario deve avere una intensità di traffico che molte volte non si realizza ed anche il semplice binario può essere impiegato per traffici molto intensi. Quindi noi dobbiamo utilizzare, ammodernare e potenziare, secondo gli sviluppi del traffico, anche la Jonica, poichè ciò rientra nel nostro attuale programma, anche

perchè la elettrificazione con il doppio binario dovrebbe essere estesa fino a Bari; il problema è in esame e la sua soluzione dipenderà dallo sviluppo dell'economia dei traffici che si verificherà in seguito, e ai mezzi finanziari disponibili.

B A R B A R O. Ringrazio l'onorevole Ministro, il quale è favorevole a risolvere questo grande, fondamentale e importantissimo problema, che è l'ultimo grande problema ferroviario italiano, e che è perciò di interesse non locale, ma nazionale ed anche internazionale.

P R E S I D E N T E. Senatore Barbaro si ritiene quindi soddisfatto?

B A R B A R O. Sì, signor Presidente.

P R E S I D E N T E. Segue l'ordine del giorno del senatore Salerni.

D E U N T E R R I C H T E R, *relatore*. Indubbiamente la discussione in quest'Aula ha messo in luce che le condizioni dei trasporti in Calabria sono particolarmente difficili e meritano un ammodernamento; ma tenendo presente la configurazione e l'economia della zona, io penso che, pur accettando la raccomandazione, non è possibile accettare contemporaneamente le soluzioni proposte. Penso che la Commissione debba raccomandare al Governo che si studi seriamente tutto il sistema dei trasporti della Calabria per dotare questa regione di un'infrastruttura la più perfetta possibile.

C O R B E L L I N I, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. D'accordo, ma la questione della linea a tre rotaie non è tecnicamente accettabile; non si può passare dallo scartamento ridotto a quello normale, soltanto perchè bisognerebbe cambiare anche il tracciato delle curve ed il valore delle pendenze. Si tratterebbe di costruirne dunque una nuova; a parte la spesa che inciderebbe in maniera notevole sulle nostre possibilità finanziarie attuali, ritengo che la richiesta non sia accettabile.

Fare invece un ammodernamento delle linee esistenti sul tracciato attuale è possi-

bile; e si cercherà di operare in modo che le linee in parola funzionino regolarmente. Invece il cambiamento di scartamento e di tracciato significherebbe costruire una nuova linea perchè bisognerebbe cambiare le curve e le pendenze. Quindi non si può esprimere parere favorevole.

Per quanto riguarda la Paola-Cosenza, mi permetto di dire che conosco il problema da forse mezzo secolo e quindi l'ho studiato; ho fatto anzi il macchinista sulla vecchia ferrovia a dentiera Paola-Cosenza. Il progetto per la costruzione della nuova linea è stato approvato, ed è passato al Ministero dei lavori pubblici che deve provvedere al lavoro, perchè le nuove costruzioni di linee ferroviarie rientrano nella competenza del servizio costruzioni dei lavori pubblici.

P R E S I D E N T E. Senatore Salerni, mantiene l'ordine del giorno?

S A L E R N I. Signor Presidente, non insisto sull'ordine del giorno. Invero, per quanto attiene alla parte del problema da me prospettato, mi pare che siamo d'accordo, dopo la dichiarazione che è allo studio il nuovo progetto per la ferrovia Paola-Cosenza. Sarebbe, tuttavia, necessario, opportuno e urgente non attendere un altro lustro, per non... sbandierare, come al solito, tale progetto alle nuove elezioni.

C O R B E L L I N I, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Cercherò di sollecitare.

S A L E R N I. Per quanto riguarda, poi, la trasformazione a scartamento ordinario della ferrovia che dovrebbe servire come terzo binario di smistamento interno, la Spezzano-Castrovollari-Lagonegro, mi sembra che l'onorevole Ministro abbia risposto precedentemente, ad una mia specifica interrogazione, che questa ferrovia può essere oggetto di considerazione, almeno per ora, per il primo tratto.

C O R B E L L I N I, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Bisogna vedere com'è il tracciato.

SALERNI. Nel piano di ammodernamento delle ferrovie ritengo che sia indispensabile tener conto della trasformazione di questa ferrovia, a causa dell'importanza che essa ha per la zona di Sibari, dichiarata nucleo d'industrializzazione dal competente Comitato dei Ministri.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Veronesi, Bosso e Bergamasco. Poichè i firmatari non sono presenti, l'ordine del giorno si intende ritirato. Lo stesso vale per il secondo ordine del giorno dei senatori Veronesi, Bosso e Bergamasco.

Segue l'ordine del giorno del senatore Carelli.

DEUNTERRICHTER, *relatore*. La Commissione è d'accordo nel ritenere necessario che, prima di arrivare alla soppressione di qualsiasi servizio di linea con impianto fisso od altro, sia opportuno vagliare coscienziosamente il problema e, come già suggerito, siano date disposizioni perchè gli eventuali servizi sostitutivi corrispondano alle esigenze attuali.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Sono anch'io dello stesso parere del relatore.

PRESIDENTE. Senatore Carelli, mantiene l'ordine del giorno?

CARELLI. Non insisto, signor Presidente, sono soddisfatto, ma raccomando particolarmente all'onorevole Ministro di prendere in esame, come ho detto all'onorevole relatore, i problemi nel loro complesso.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Bonacina, Giancane e Martinez.

DEUNTERRICHTER, *relatore*. Noi comprendiamo questo accenno ad una promessa che è stata fatta durante la discussione della legge del 28 aprile 1962; riteniamo però che sia opportuno accelerare la realizzazione di questi servizi di linea sul-

le autostrade, altrimenti arriveremo all'assurdo che per tener fede all'assicurazione di sospendere qualunque concessione a privati di servizi di linea sulle autostrade, in attesa della nuova disciplina delle pubbliche autolinee, le autostrade rimarranno prive di qualsiasi servizio pubblico.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Dobbiamo esaminare la possibilità di deviare dalle autostrade i servizi già in atto, secondo i principi dal Ministero dei trasporti stabiliti recentemente: che si tratti, cioè, di una linea che è già esistente; che la richiesta non comporti una intensificazione di traffico e non si alterino le finalità originali della linea, cioè che si utilizzi l'autostrada per migliorare il servizio, ma non per le finalità esclusive della sua attuazione; che il trasferimento dell'autolinea sull'autostrada sia tale per tutte le corse in atto, cioè senza alcun frazionamento nel programma di esercizio; che comunque il trasferimento non comporti acquisizione di nuovo traffico. Applicando questi criteri, le deviazioni sulle autostrade si potranno avere soltanto in qualche raro caso di autoservizi per trasporto operai o di autoservizi turistici che possono richiederlo. È un problema del tutto eccezionale.

BONACINA. Allora il Governo accetta questo ordine del giorno.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Sì, con questi criteri.

BONACINA. Allora mi dichiaro soddisfatto.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori De Luca Luca, Scarpino, Gullo, Spezzano, Vaccaro e Guanti.

DEUNTERRICHTER, *relatore*. La Commissione è contraria perchè la richiesta della nomina di un commissario straordinario prima del gennaio 1964 non servirebbe certamente a migliorare nè la sicurezza nè l'efficienza del servizio. Quindi non

vediamo la ragione per la quale sia opportuno dare corso alla nomina richiesta.

C O R B E L L I N I, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Come del resto ho già detto nella mia replica, non essendo finora risultato che la società esercente abbia trascurato in qualsiasi modo lo esercizio della ferrovia, non vedo la necessità di nominare nel frattempo un commissario straordinario per la vigilanza dell'attuale esercizio. Assicuro comunque che, ove venissero accertate delle manchevolezze da parte della società esercente, si provvederà a nominare un commissario governativo per la gestione commissariale prevista dalle norme in vigore del testo unico del maggio 1912, modificato nel 1926.

P R E S I D E N T E. Senatore Luca De Luca, mantiene l'ordine del giorno?

D E L U C A L U C A. Onorevole Presidente, col mio ordine del giorno miravo in sostanza a che il gruppo privato che gestisce le ferrovie calabro-lucane venisse estromesso al più presto possibile da questa gestione. Quindi chiedevo la nomina di un commissario per accelerare in sostanza questo processo. Poichè il Ministro nelle sue dichiarazioni si è impegnato a presentare presto al Parlamento il disegno di legge di riscatto, in sostanza l'ordine del giorno è accettato e quindi non insisto; sono completamente soddisfatto in quanto l'essenziale è che il gruppo dei privati se ne vada via subito dalla gestione delle calabro-lucane. Sicchè, ripeto, non insisto perchè l'ordine del giorno sia votato.

P R E S I D E N T E. Segue l'ordine del giorno dei senatori Tullia Romagnoli Caretoni e Darè. I presentatori non sono però presenti.

G I A N C A N E. Faccio mio l'ordine del giorno.

D E U N T E R R I C H T E R, *relatore*. Sul punto 1) la Commissione è senz'altro

d'accordo; ne abbiamo già parlato discutendo un altro ordine del giorno. Sul punto 2), relativo « 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 », riteniamo che la proposta sia opportuna in attesa però dell'effettivo raddoppio del binario Verona-Nogara-Bologna. Non è ammissibile, infatti, che su una dorsale dell'importanza della Roma Brennero si trovi questa strozzatura. È vero che oggi questo tratto non è sovraccarico, ma questo per la ragione semplicissima che anche il tratto Verona-Brennero e relative attrezzature doganali sono inadeguati alle attuali esigenze.

Anche la terza raccomandazione, sia pure di minor peso, cioè quella relativa all'ammodernamento della Codogno-Cremona Mantova-Monselice, merita una attenta considerazione.

C O R B E L L I N I, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Sono d'accordo con quanto ha detto l'onorevole relatore. D'altra parte sappiamo che la Brennero-Verona e la Parma-La Spezia oggi hanno un traffico non molto intenso, seppure in costante aumento. Dobbiamo pensare al futuro, e quindi cercare di potenziare le possibilità tecniche che consentano i rapidi collegamenti dal Tirreno verso il Brennero.

Per quanto riguarda il potenziamento di questa linea, si può prima di tutto aumentare il numero dei treni e la potenza delle locomotive, che non è necessario siano elettriche a corrente continua; poi si potrà vedere se sia il caso che il programma decennale già previsto comprenda anche l'impianto necessario per un potenziamento ulteriore. Questo principio vale per tutte le linee, compresa questa in esame. Si tratta di un valico appenninico che va studiato insieme a tutti gli altri.

P R E S I D E N T E. Senatore Giancane, mantiene l'ordine del giorno?

G I A N C A N E. Non insisto.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Indelli e Focaccia.

DE UNTERRICHTER, *relatore*. La Commissione ritiene che nell'eventuale modifica di estensioni e competenze dei compartimenti ferroviari vada tenuto presente il supremo bene del perfezionamento dell'organizzazione dei trasporti. Noi parliamo a volte della necessità di decentrare dei servizi che potrebbero essere svolti con maggior adeguatezza alla periferia. La richiesta dei colleghi Indelli e Focaccia di modifica delle competenze territoriali dei compartimenti di Reggio Calabria e Napoli, sia pure sotto un profilo accentratore, corrisponde al desiderio di veder organizzato meglio il servizio.

BARBARO. Funziona da cinquanta anni...

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Vi è un lavoro molto importante per il quale bisogna provvedere; quindi si sono già disposti i lavori necessari. Il compartimento ferroviario della Calabria, senatore Barbaro, ha la sua competenza territoriale stabilita che non si può irridere proprio in questo momento in cui si stanno effettuando dei notevoli lavori. Occorre per ora lasciare le cose come stanno, e dopo, quando saranno stati realizzati i nuovi impianti, che a Napoli sono in corso di realizzazione piuttosto rapida, si vedrà quali saranno le nuove disposizioni da prendere. Perchè, con i nuovi ampliamenti, le esigenze e le necessità dei singoli compartimenti potranno variare a seconda del traffico relativo che verrà svolto. Per ora non mi sembra che si debbano fare modificazioni.

BARBARO. *Quieta non movere!*

PRESIDENTE. Senatore Indelli, mantiene l'ordine del giorno?

INDELLI. Sono grato al relatore per la sua risposta confortevole alla tesi e lo sono altrettanto al Ministro.

BARBARO. Non è affatto confortevole.

INDELLI. Fino a quando saranno in corso i lavori del raddoppio, aderiamo a non turbare l'andamento di questa grande opera, ma speriamo che abbia inizio tempestivamente un approfondito esame del problema, affinché si possa venire incontro alle giuste aspirazioni delle popolazioni della nostra provincia ... Proprio in quelle zone dove passò la guerra è risorta la vita ...

BARBARO. Da noi è passata la guerra, è passato il terremoto, è passato tutto!

INDELLI. Speriamo dunque che si venga incontro al desiderio che abbiamo espresso, sia nell'interesse delle nostre popolazioni, sia nell'interesse del settore tutto dei trasporti.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Genco.

DE UNTERRICHTER, *relatore*. La richiesta del senatore Genco, relativa allo studio di un piano di trasformazione, mi pare che debba essere accolta.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Allo stato attuale, non saprei dire a quali risultati possa portare tale studio e il valore che possano avere questi provvedimenti di potenziamento. Comunque uno studio di tutte le linee che vi sono nell'Italia meridionale, nel complesso di quello che è il piano di rinnovamento e di ammodernamento di tutta la economia del Paese, verrà evidentemente affrontato. Non so fino a che punto le industrie e le attività commerciali e turistiche che gravitano sulla zona possano consentire di sollecitare o meno dei provvedimenti di miglioramento.

PRESIDENTE. Senatore Genco, mantiene l'ordine del giorno?

* GENCO. Onorevole Presidente, io ho invitato il Governo a studiare un piano. E siccome il piano non è soltanto di compe-

tenza del Ministero dei trasporti ma anche, per quel che riguarda la sistemazione viaria, del Ministero dei lavori pubblici e dello stesso Ministero dei trasporti per le nuove costruzioni ferroviarie, invito il Governo a rendersi conto che in quelle zone vi è una realtà in atto che cammina speditamente. Città che fino a ieri erano soltanto marinare, oggi sono diventate o stanno diventando grossi centri industriali. Nella zona materana si è trovato in grande quantità il metano ed il petrolio. Tenete conto che, con le comunicazioni attuali, specialmente ferroviarie, non si può andare avanti. Ecco perchè il problema non si riduce soltanto, come sostiene l'amico Giancane, alla stazione ferroviaria di Taranto, ma attiene ad una revisione generale della rete ferroviaria che va da Taranto a Molfetta, da Matera a Bari.

PRESIDENTE. Segue un ordine del giorno dei senatori Giancane, Bonacina e Martinez.

DEUNTERRICHTER, *relatore*. Ci rimettiamo al parere del Governo.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. La stazione di Taranto è stata di recente potenziata, in relazione alle contingenti esigenze di collegamento ferroviario con il centro siderurgico dell'attuale porto di Taranto, attraverso il piazzale della stazione stessa. Allorquando sarà attivato il nuovo porto, in corso di costruzione da parte del Ministero dei lavori pubblici, dette esigenze verranno per la maggior parte a cessare, in quanto sono previsti collegamenti diretti fra il nuovo porto e il centro siderurgico che non interessano più il piazzale della stazione di Taranto. I nuovi impianti già realizzati potranno pertanto essere utilizzati per future e maggiori esigenze. D'altra parte, in linea prudenziale, è stata esplicitamente inserita nel secondo piano quinquennale di potenziamento e di ammodernamento ferroviario la previsione dell'ulteriore potenziamento degli impianti della stazione di Taranto, da realizzare non appena se ne manifesti la necessità. La previsione di tale ulteriore poten-

ziamento è strettamente inquadrata nel piano regolatore della zona industriale nonché nel piano regolatore cittadino, per cui non sembra da prendersi in considerazione, anche perchè in contrasto con le esigenze dell'esercizio ferroviario e con quelle della zona industriale, l'eventualità di costruire una nuova stazione ferroviaria nella parte orientale della città.

PRESIDENTE. Senatore Giancane, mantiene l'ordine del giorno?

GIANCANE. Mi reputo parzialmente soddisfatto. Il senatore Genco ha già illustrato ampiamente qual'è la tragica situazione delle comunicazioni tra l'*hinterland* e Taranto, Bari, Matera e Brindisi.

A Taranto oggi, per la strozzatura dei ponti che si susseguono nella città, i passeggeri sono costretti a fare file lunghe a causa degli ingorghi nella stazione. Quando la stazione sarà adibita esclusivamente alle necessità del centro siderurgico, cosa succederà? Ecco l'urgenza di studiare, di programmare un piano atto a realizzare nuovi impianti nella parte orientale. Già esiste la vecchia ferrovia creata dagli inglesi; si tratta soltanto di renderla efficiente per il normale funzionamento.

PRESIDENTE. Segue il primo ordine del giorno del senatore Venudo.

DEUNTERRICHTER, *relatore*. Fra i danni causati dalla guerra ve ne sono di quelli che sono stati riparati, ma ve n'è qualcuno che non lo è stato ancora.

Qui si tratta di un problema di giustizia che corrisponde anche ad una necessità di ordine economico. Si chiede di riportare a doppio binario un tratto di linea che già lo era prima della guerra, e che anche oggi ha importanza tale da giustificare l'operazione.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Il ripristino del doppio binario è già stato inserito nel quadro dei lavori ed il progetto è in corso di elaborazione, per poi passare alla fase esecutiva.

V E N U D O . L'importanza del mio ordine del giorno consiste nelle sue ultime parole: « sollecita esecuzione ».

C O R B E L L I N I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ripeto che il progetto relativo è in corso di elaborazione. Chiederò comunque che si provveda sollecitamente.

V E N U D O . In tal caso mi dichiaro soddisfatto.

P R E S I D E N T E . Segue il secondo ordine del giorno del senatore Venudo.

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. Riteniamo che non sarà certo il Governo ad opporsi a che il compartimento competente faccia questi piccoli lavori di sistemazione e di ripristino delle pensiline e dei marciapiedi.

C O R B E L L I N I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Pur nella scarsità della disponibilità di mezzi, nei limiti del possibile si terrà conto anche di queste necessità.

V E N U D O . La ringrazio.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno del senatore Rubinacci.

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. Ritengo che la richiesta vada vagliata ed accolta, perchè la ferrovia circumvesuviana ha una importantissima funzione sociale. Quindi è necessario che questa ferrovia sia sistemata in modo da soddisfare tutte le esigenze di quella popolosissima zona.

C O R B E L L I N I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Sono perfettamente d'accordo col relatore, però, siccome si deve applicare anche in questo caso la legge n. 1221, per avere un sostanziale ammodernamento e potenziamento degli impianti delle ferrotranvie in concessione, e quindi anche della Circumvesuviana, non possiamo usufruire della legge del 27 aprile

1962 perchè abbiamo esaurito i fondi destinati ai lavori previsti dalla legge stessa. Però abbiamo già provveduto a richiedere al Ministero del tesoro un nuovo stanziamento per l'ulteriore applicazione della legge, in maniera da poter fare il completamento del raddoppio della ferrovia circumvesuviana tra Barra e Torre Annunziata.

Il Ministero dei trasporti sta predisponendo un apposito disegno di legge per uno stanziamento di 2 miliardi e 200 milioni in aggiunta ai fondi stanziati con la legge 30 luglio 1952. Speriamo quindi di far presto.

P R E S I D E N T E . Senatore Rubinacci, mantiene l'ordine del giorno?

* R U B I N A C C I . Ringrazio il relatore ed il Ministro per la buona considerazione in cui hanno preso il mio ordine del giorno. Sottolineo che si tratta di un problema di grandissima importanza anche sociale (oltre 1 milione di abitanti sono serviti da questa ferrovia), nonchè di sicurezza per le condizioni in cui si trovano motrici e vagoni. Conto pertanto sul più fervido interessamento da parte dell'onorevole Ministro.

P R E S I D E N T E . Segue un altro ordine del giorno del senatore Genco.

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. La Commissione si rimette alle decisioni del Ministro.

C O R B E L L I N I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Per esplicita conforme disposizione dell'Ufficio per la riforma della pubblica Amministrazione, debbo precisare che non è possibile rinviare gli esami di concorso già banditi di cui tratta l'ordine del giorno; concorsi che sono stati banditi in ottemperanza a norme di leggi vigenti sullo statuto degli impiegati civili dello Stato. Non è infatti ammissibile che l'applicazione delle norme del predetto statuto circa lo svolgimento delle carriere possa essere sospesa in attesa dell'evento futuro ed incerto dell'emanazione di nuove norme modificative. Tutte le Amministrazioni dello Stato sono state invitate dal predetto Uffi-

cio per la riforma a procedere al conferimento dei posti vacanti secondo i sistemi di promozione vigenti. Non si può quindi variare sistema.

PRESIDENTE. Senatore Genco mantiene l'ordine del giorno?

* **GENCO.** Il Governo lo scorso anno ebbe ad accettare un analogo ordine del giorno a firma dei senatori Carelli ed Indelli. D'altra parte è in corso l'esame di un disegno di legge che modifica i metodi per il passaggio di grado.

CORBELLINI, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Se c'è un disegno di legge, non possiamo far altro che attenderne l'approvazione da parte del Parlamento.

GENCO. Fra quattro mesi alcuni dipendenti si troveranno in condizione diversa da quella di altri che già sono in servizio. Comunque, non posso far altro che prendere atto delle sue dichiarazioni.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Bosso, Chiariello e Veronesi, ma non vedo presente nessuno degli onorevoli presentatori.

ALCIDI BOCCACCI REZZALEA. Lo faccio mio.

DE UNTERRICHTER, relatore. La raccomandazione ci sembra così logica e ragionevole che non può non essere accolta.

CORBELLINI, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. D'accordo, però la materia di quest'ordine del giorno rientra nella prevalente competenza dei Ministeri dei lavori pubblici e della marina mercantile. Assicuro comunque che faremo ogni raccomandazione perchè venga accolta favorevolmente l'esigenza prospettata nell'ordine del giorno, con i necessari rapporti di coordinamento tra i Ministeri interessati dei trasporti, dei lavori pubblici e della marina mercantile, mediante la creazione — se possibile — di

un apposito Comitato interministeriale. Accolgo quindi l'ordine del giorno come raccomandazione per non essere la materia di prevalente competenza del mio Ministero.

PRESIDENTE. Senatrice Alcidi Boccacci Rezza, mantiene l'ordine del giorno?

ALCIDI BOCCACCI REZZALEA. Ringrazio l'onorevole Ministro.

PRESIDENTE. Passiamo ora all'esame dei capitoli del bilancio, con l'intesa che la semplice lettura equivarrà ad approvazione, qualora nessuno chieda di parlare e non siano presentati emendamenti.

(Senza discussione sono approvati i capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, con i relativi riassunti per titoli e per categorie.

Parimenti senza discussione sono approvati i capitoli degli annessi stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato con i relativi riassunti e con l'allegato elenco n. 1).

Passiamo infine all'esame degli articoli del disegno di legge nel testo risultante dalla nota di variazioni, che modifica l'originario testo dell'articolo 3.

Avverto che all'articolo 1 la dizione « Ministero dei trasporti » deve essere sostituita con l'altra: « Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ».

Chi approva questo emendamento è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Si dia ora lettura degli articoli del disegno di legge con la modifica approvata.

SIMONUCCI, Segretario:

Art. 1

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei tra-

sporti e dell'aviazione civile, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(È approvato).

Art. 2.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare ed a riscuotere le entrate ed a far pagare le spese concernenti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 ai termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità degli stati di previsione allegati alla presente legge (Appendice n. 1).

(È approvato).

Art. 3.

La Cassa depositi e prestiti è autorizzata a concedere all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, sui fondi dei conti correnti postali, di cui all'articolo 1 del decreto legislativo luogotenenziale 22 novembre 1945, n. 822, anticipazioni sino all'ammontare di lire 25.710 milioni estinguibili in 35 anni al saggio vigente per i mutui all'epoca della concessione, da destinare a copertura del disavanzo della gestione 1963-64 dell'Amministrazione stessa, connesso con le integrazioni degli stanziamenti dei capitoli riguardanti le spese per la manutenzione ed il rinnovamento.

Gli interessi maturati prima dell'inizio dell'ammortamento saranno capitalizzati al saggio di concessione delle anticipazioni.

L'ammortamento delle anticipazioni, aumentato degli interessi capitalizzati, avrà inizio il 1° gennaio 1966.

L'onere relativo farà carico al bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato alla quale il Ministero del tesoro provvederà a rimborsare le quote capitali comprese nelle annualità di ammortamento.

(È approvato).

Art. 4.

L'ammontare del fondo di dotazione delle ferrovie dello Stato, di cui all'articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429, rimane stabilito, per l'esercizio finanziario 1963-64, in lire 35.500.000.000.

(È approvato).

Art. 5.

I capitoli della parte passiva del bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a favore dei quali è data facoltà al Ministro del tesoro di iscrivere somme con decreti da emanare in applicazione del disposto dell'articolo 41 — secondo comma — del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sulla contabilità generale dello Stato, sono quelli descritti nell'elenco numero 1 annesso al bilancio dell'Amministrazione medesima.

(È approvato).

Z A C C A R I . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

Z A C C A R I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, dichiaro di votare a favore del bilancio dei trasporti e dell'aviazione civile, per l'indirizzo generale indicato dal Ministro nel discorso di replica di questa mattina. Però desidero esprimere il mio profondo rammarico perchè l'onorevole Ministro non ha voluto dare una risposta, anche breve, a due problemi che mi ero permesso prospettare nel mio intervento, anche se non li avevo concretizzati in due precisi ordini del giorno.

Sono problemi che io non considero di importanza locale, ma che considero — e credo che anche l'onorevole Ministro concordi con me — d'importanza nazionale ed internazionale; infatti quelli della linea Genova-Ventimiglia e della ricostruzione della linea Cuneo-Ventimiglia-Nizza non sono problemi liguri, ma sono problemi nazionali ed

internazionali, perchè inseriti nel sistema ferroviario dell'Occidente europeo.

Per ciò, ripeto, non posso non esprimere la mia profonda amarezza.

C O R B E L L I N I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Senatore Zacari, non è che io non abbia voluto rispondere, anche se purtroppo ho mancato di farlo; ma, come ho detto nel mio discorso, ho trattato gli argomenti in via generale, e quindi trascurando i casi particolari. Posso ora confermarle che sono perfettamente d'accordo che le linee che sono importanti debbano essere esaminate attentamente e studiate nella nuova sistemazione dei traffici per poterle modernamente attrezzare.

C O R N A G G I A M E D I C I . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

C O R N A G G I A M E D I C I . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, è una mia consuetudine prendere la parola sui problemi dell'aviazione civile. Ma mi rendo conto dell'ora che volge e dell'esigenza di essere estremamente breve; dichiaro inoltre che parlo a titolo personale.

Mi sembra, onorevole Corbellini, che sia la prima volta, nella storia del Parlamento italiano, che un Ministro, parlando in replica alla discussione sullo stato di previsione della spesa di un Ministero, si rivolga a noi non solo come Ministro dei trasporti, ma altresì come Ministro dell'aviazione civile.

Vi sono delle problematiche, nel Paese, che vengono molto ricordate; altre problematiche sono dimenticate.

Io non posso scordare un episodio, signor Ministro, quello cui lei ha accennato; ella ha voluto, dopo aver assunto la carica da non molto tempo, fare un primo altissimo e velocissimo volo, per affermare che pur l'aviazione non è fine a se stessa: è stru-

mento al servizio di tutta la collettività nazionale e delle collettività continentali ed intercontinentali.

Oggi è chiaro che l'aviazione è ad un suo stadio, per così dire, atmosferico e sonico; domani passerà agli stadi più alti e arriverà anche a delle velocità ultrasoniche.

Credo che tutta l'ingegneria — e il ministro Corbellini è ingegnere — sia impegnata in questa gara, ed essa tende verso un volo sempre più efficiente ed esige molti elementi: innanzi tutto l'uomo, figlio di Dio, il quale è sempre l'attore primo di ogni vicenda umana. Io voglio rendere agli uomini dell'aria, ai comandanti, ai piloti, a quelli che mi sono stati colleghi, a quelli che ho visto crescere, molto più giovani di me, una testimonianza: sono bravi, sono seri, sono preparati, cotesti piloti, come il personale di volo tutto e il personale di cabina. Dobbiamo riconoscere la loro bravura, il loro rischio, ma dobbiamo anche tranquillizzarli con una forma previdenziale che consenta loro di volare in condizioni di serenità. Finchè non avremo attuato una previdenza sicura di fronte all'ipotesi della malattia, della specifica incapacità, di fronte a deprecati incidenti e all'avanzare degli anni, noi non avremo assicurato la loro serenità. Io invoco il suo intervento, onorevole Ministro! Abbiamo bisogno delle infrastrutture; ed è giustissimo che, pur tendendo ai voli realizzati con velivoli «Stol» o «Vertol», noi, però, continuiamo a costruire delle piste lunghe sulle quali sia sicuro il decollo e sulle quali sia possibile l'atterraggio.

È necessario che, sempre più, in pieno accordo con l'Amministrazione militare, sia assicurata la radio-assistenza perchè oggi non si vola senza di essa. È necessario pure, dopo aver pensato al personale, alle infrastrutture, pensare alla costruzione dei velivoli. Io ritengo che, mentre ci accingiamo a raggiungere i lontanissimi spazi astrali, non sia una cosa trascendentale il poter realizzare dei velivoli le cui ali sono già tutte calcolate (in tutti gli istituti scientifici del mondo le ali sono precalcolate); le cabine, le fusoliere non presentano problemi insuperabili, i

propulsori possono essere, in un primo tempo, riprodotti su licenza, e poi concepiti e creati da noi. Dobbiamo tornare a coteste costruzioni.

L'essere fuori da questa gara costruttiva significa essere fuori dal progresso. Finalmente, onorevole Ministro, dobbiamo avere delle società sempre più efficienti. Io rendo omaggio all'Alitalia, al suo Presidente Conte Nicolò Carandini, al Vice Presidente Generale Aldo Urbani ed in modo particolare al Direttore generale ingegner Bruno Velani, che hanno portato la Compagnia nazionale in poco tempo all'ottavo posto nel mondo. È questo un elemento che ha ancora dei riflessi agli effetti della bilancia dei pagamenti, agli effetti della stessa bilancia commerciale, in un certo qual senso. Oggi noi siamo presenti in cinque continenti, e onorevolmente, per merito dell'Alitalia, che va lodata, e per merito della S.A.M. che fa i voli a domanda. In Italia abbiamo dei nuovi collegamenti con l'Itavia, ma noi dobbiamo iniziare e realizzare tutta una politica aeronautica e dell'aviazione civile perchè un Paese esprime oggi la sua civiltà nella misura in cui è capace di volare.

E la prego, onorevole Ministro, di voler essere veramente, con la sua competenza di ingegnere, di professore del mio Politecnico, anche se io non ho mai avuto l'onore di potervi essere allievo per le mie deficienze matematiche e fisiche, la prego, dico, di voler essere il coordinatore; non capiti domani che si sopprima un volo Milano-Ginevra o Milano Zurigo perchè vi sono dei treni che possono fare lo stesso servizio del volo.

Lei deve creare un parallelismo: c'è gloria e posto per tutti, ma per carità non sia umiliata nè mortificata l'aviazione civile. E poichè ella ed io — ella con ben altra competenza e merito — rappresentiamo la Lombardia, mi auguro ancora che una vertenza insorta tra la S.E.A., Società della provincia di Milano e di quel Comune, la quale ha realizzato e gestisce gli aeroporti di Milano Linate e della Malpensa, e l'Alitalia venga risolta con soddisfazione reciproca e presto.

Ho voluto fare queste dichiarazioni poichè è veramente una giornata importante questa nella quale, per la prima volta, parliamo dell'aviazione civile in senso autonomo, non senza però mandare un gran ringraziamento alla madre dell'aviazione civile, l'Aeronautica militare, dalla quale tutto l'aviazione civile ha ricevuto fino ad oggi. Si sta facendo anche una preparazione di piloti civili direttamente, ed io rendo omaggio a quello che avviene in sede di addestramento all'Alitalia.

Il riconoscimento che lei ha fatto deve, però, essere tenuto presente per non dimenticare quello che il settore civile del volo ha ricevuto da quello militare.

Con queste dichiarazioni, e augurandomi di potere tornare sull'argomento e di vedere la nostra aviazione, per dirla con Dante, volare sempre più nell'ampio e nell'altezza, riconfermo che darò il mio voto favorevole al presente disegno di legge. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Per lo svolgimento di una interrogazione

M A M M U C A R I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M A M M U C A R I . Signor Presidente, a seguito della deliberazione presa dall'Associazione costruttori edili romani di attuare la serrata dei cantieri edili a Roma e nel Lazio, ho presentato un'interrogazione e vorrei che il Governo potesse dare un'immediata risposta all'interrogazione stessa, data la gravità del provvedimento

che è stato adottato dall'Associazione costruttori edili romani, e le conseguenze che questa deliberazione può avere non soltanto nel campo sindacale, per l'azione sindacale che sicuramente verrebbe intrapresa se la serrata venisse attuata, ma anche nel settore dell'economia della capitale e della regione laziale. Chiedo quindi che il Governo risponda con immediatezza all'interrogazione da me presentata (n. 147).

P R E S I D E N T E . Dell'interrogazione del senatore Mammucari sarà dato annuncio al termine della seduta pomeridiana. Pre-go comunque l'onorevole ministro Corbellini di farsi interprete della richiesta del

senatore Mammucari presso il Ministro competente.

C O R B E L L I N I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Senz'altro informerò il Ministro competente.

P R E S I D E N T E . 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 13,30).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari