

# SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

## 439<sup>a</sup> SEDUTA PUBBLICA

### RESOCONTO STENOGRAFICO

VENERDÌ 7 LUGLIO 1961

Presidenza del Vice Presidente CESCHI

#### INDICE

<b>Congedi</b> . . . . .	<i>Pag.</i> 20331	<b>IMPERIALE</b> . . . . .	<i>Pag.</i> 20333, 20347
<b>Disegni di legge:</b>		<b>MENGI</b> . . . . .	20351
Annunzio di presentazione . . . . .	20331	<b>SACCHETTI</b> . . . . .	20341, 20349
Per la discussione del disegno di legge n. 956:		<b>SPATARO, <i>Ministro dei trasporti</i></b> . . . . .	20342
<b>PRESIDENTE</b> . . . . .	20353	<b>Interrogazioni:</b>	
<b>VALENZI</b> . . . . .	20353	Annunzio . . . . .	20353
<b>Interpellanze e interrogazioni:</b>		<b>Rapporti sulla situazione delle Ferrovie dello Stato:</b>	
Svolgimento:		Presentazione . . . . .	20346
<b>BARBARO</b> . . . . .	20337, 20348		
<b>FOCACCIA</b> . . . . .	20352		



## Presidenza del Vice Presidente CESCHI

**PRESIDENTE.** La seduta è aperta (ore 9,30).

Si dia lettura del processo verbale della seduta antimeridiana di ieri.

**CARELLI, Segretario, dà lettura del processo verbale.**

**PRESIDENTE.** Non essendovi osservazioni, il processo verbale s'intende approvato.

### Congedi

**PRESIDENTE.** Ha chiesto congedo il senatore Oliva per giorni 1.

Non essendovi osservazioni, questo congedo s'intende concesso.

### Annunzio di presentazione di disegno di legge

**PRESIDENTE.** Comunico che è stato presentato il seguente disegno di legge di iniziativa del senatore Arcudi:

« Riordinamento del teatro lirico » (1635).

Questo disegno di legge sarà stampato, distribuito ed assegnato alla Commissione competente.

### Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca lo svolgimento di quattro interpellanze e di otto interrogazioni al Ministro dei trasporti. Trattandosi di argomenti affini, propongo che vengano svolte congiuntamente.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Si dia lettura delle interpellanze.

**CARELLI, Segretario:**

« **IMPERIALE, SACCHETTI, GAIANI, GOMBI, CERVELLATI.** — *Al Ministro dei trasporti.* — Per avere esatte informazioni sugli ultimi disastri ferroviari (Brescia, Monza, Cassano d'Adda) che hanno portato il lutto in molte famiglie e, tenuto conto del fatto che ormai deve ritenersi assodato che tali disastri sono avvenuti per difetti di materiale, sui provvedimenti che si intendono adottare per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete, allo scopo di vincere quell'atmosfera di disagio che ha pervaso l'opinione pubblica verso la più grande azienda nazionalizzata della Repubblica » (390);

« **BARBARO.** — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se non creda di aderire prontamente ai voti formulati da importanti zone, sia della riviera adriatica, sia della riviera ionica, come ad esempio quelle di Pesaro, di Rimini, di Taranto, di Catanzaro, di Reggio Calabria eccetera, le quali molto giustamente mirano ad ottenere collegamenti diretti di carattere turistico e commerciale con il Mezzogiorno d'Italia e in specie con la Sicilia, utilizzando la ferrovia ionico-adriatica; e ciò — oltre che a conferma e in armonia con quanto l'interpellante da molto tempo e tenacemente ha prospettato — in considerazione degli indiscutibili, grandi vantaggi, che il sempre migliore e maggiore potenziamento dell'importante arteria longitudinale e orientale potrà dare ai grandi collegamenti della Penisola, e quindi anche all'economia della Nazione tutta; la qual cosa costituirebbe un altro, decisivo passo in avanti verso la formazione dell'auspicato anello ferroviario di circola-

zione rotatoria, che sarebbe fecondo di rilevanti risultati per le grandi comunicazioni ferroviarie fra il Sud e il Nord d'Italia e di Europa » (412);

« BERTI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Sulle cause che hanno portato, negli ultimi tempi, ad una serie di incidenti ferroviari di impressionante frequenza, certamente non dovuti al caso ma a squilibri e carenze nella politica governativa dei trasporti » (420);

« SACCHETTI, IMPERIALE, GOMBI, CERVELLATI e GAIANI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere:

1) se non ravvisi l'opportunità, necessità ed urgenza di informare il Senato della Repubblica — con relazione orale o documentazione scritta — circa la consistenza e lo stato attuale della rete ferroviaria e del materiale rotabile e l'organico del personale che presta servizio sui treni;

2) se la Commissione tecnica — nominata dal Ministro nel dicembre 1960 — ha ultimato i suoi lavori e quali sono le eventuali proposte formulate per attuare il risanamento del servizio ferroviario;

3) quali provvedimenti — di natura tecnica, finanziaria, organizzativa — il Governo intenda adottare per eliminare le cause che determinano il susseguirsi dei gravi incidenti ferroviari » (422).

P R E S I D E N T E . Si dia lettura delle interrogazioni.

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

« MENGHI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno e dei trasporti.* — Per sapere:

1) date le contrastanti versioni, a chi debba attribuirsi la responsabilità del sinistro verificatosi nel passaggio a livello della strada Tiburtina-Valeria;

2) quali provvedimenti siano stati presi a favore dei feriti e delle famiglie dei morti essendo la popolazione dell'Arsolano e della Sublacense in completa indigenza per le ava-

re risorse della natura e per la diffusa disoccupazione;

3) se non ritengano di eliminare con opportune opere di sistemazione i passaggi a livello della linea Tivoli-Avezzano, resi pericolosissimi per le continue curve che non permettono di vedere il transito dei treni » (948);

« SCOTTI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere quali siano state le cause che hanno provocato il disastro ferroviario di Cassano d'Adda il 1° febbraio 1961.

Essendosi, inoltre, verificati successivamente, nello spazio di una settimana, gravi incidenti a due treni operai composti, in generale, con vetture vecchie e malandate, rispettivamente nei pressi della stazione di Milano-Greco e di Codogno il 4 e il 9 febbraio 1961, l'interrogante chiede quali siano state le cause e desidera sapere altresì quali provvedimenti siano stati adottati o si intendano prendere — dato l'evidente eccessivo logorio del materiale — per dare ai viaggiatori, giustamente allarmati, maggiori garanzie di sicurezza e più adeguate e confortevoli condizioni di trasporto » (1034);

« MENGHI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se non ritenga urgente, dopo il disastro della galleria di Marmi Salici:

1) provvedere ad impianti di efficace aerazione, all'istituzione di posti telefonici più frequenti e all'illuminazione, assicurata anche in casi di emergenza, nei trafori delle ferrovie, come già fu richiesto in altra interrogazione;

2) eliminare le chiusure ermetiche dei finestrini nei carrozzoni degli elettrotreni;

3) rivedere i programmi delle nuove costruzioni del materiale rotabile, onde tutelare nel modo più assoluto l'incolumità dei viaggiatori » (1101);

« MAMMUCARI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere quali provvedimenti si intendano attuare allo scopo di evitare il ripetersi di situazioni assurde e dannose, come quelle verificatesi alla stazione di Roma Ter-

mini a seguito del blocco del cambio di un fascio di binari dovuto allo sbandamento di un vagone ferroviario » (1104);

« DE LUCA Luca e DE SIMONE. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere se non ritenga opportuno rivedere le tariffe che vengono applicate dall'Amministrazione ferroviaria sulle autovetture e sugli automezzi da trasporto da e per la Sicilia.

« Dette tariffe, infatti, allo stato attuale, variano da un minimo di lire 1.800, da Villa San Giovanni a Messina, ad un massimo di lire 2.400, a seconda delle dimensioni della macchina, oltre al normale prezzo del biglietto per gli occupanti la macchina stessa e da un minimo di lire 3.750 per gli automezzi con 25 quintali di peso, oltre lire 150 per ogni quintale in più dei 25.

« La misura di dette tariffe è molto esosa e danneggia in misura sensibile l'incremento turistico dello Stretto; basti considerare a tal proposito che ogni giorno il piazzale esterno della stazione di Villa San Giovanni è letteralmente gremito di autovetture in sosta appartenenti a viaggiatori che troverebbero più conveniente traghettare la propria macchina se il prezzo del traghetto fosse contenuto in limiti più modesti di quelli praticati.

« Per conoscere, infine, quali provvedimenti intenda prendere al riguardo, tenuto conto che in molte nazioni il traghetto è gratuito perchè considerato una continuità della strada e quali assicurazioni intenda dare agli interroganti » (1139);

« BARBARO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se non creda di smentire nettamente le allarmanti notizie correnti circa il declassamento dell'importantissimo scalo ferroviario di Reggio Calabria, capolinea, fin dall'epoca delle prime costruzioni ferroviarie, delle due grandi arterie ferroviarie longitudinali, e precisamente della Jonico-Adriatica e della Tirrena, cambiando financo la qualifica e la marcia di tutti i treni sulla tratta Reggio-Villa San Giovanni; la qual cosa costituirebbe una esiziale, intollerabile mutilazione per Reggio e sarebbe in pienissimo, assoluto contrasto con il grande, sag-

gio ed encomiabile programma di potenziamento oltrechè della Tirrena, della Jonico-Adriatica, che assolve, e più ancora assolverà nel prossimo avvenire, una funzione di sempre crescente importanza per i trasporti, sia delle persone, sia delle merci, e per le grandi comunicazioni fra il centro del Mediterraneo, il Mezzogiorno ed il Nord d'Italia e di Europa » (1149);

« BARBARO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se non creda quanto mai opportuno disporre che, in relazione al recente scontro ferroviario verificatosi in San Pietro a Maida, venga riconosciuto e premiato, fra l'altro, mediante la concessione di ricompense al valor civile, l'ammirevole, eroico contegno del personale dei locomotori, sia del rapido, sia del treno che era fermo nella stazione di San Pietro a Maida; contegno che valse ad evitare un disastro molto più grave, come sarebbe avvenuto, se l'urto tra i due convogli non fosse stato attenuato dalla velocità ridotta, proprio per merito del detto personale, a meno della metà di quella in precedenza tenuta dal treno investitore » (1153);

« FOCACCIA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere, essendo ormai note la situazione e la necessità delle Ferrovie dello Stato, quali concreti provvedimenti intenda promuovere in via immediata per rinnovare e potenziare la struttura tecnica della rete e dare all'Azienda un ordinamento più moderno, basato su una efficiente autonomia; nonchè per sapere quali siano le conclusioni cui sono pervenuti i tre esperti incaricati dal Governo di esaminare la situazione della Azienda ferroviaria e quali siano le prospettive degli attesi interventi per un miglioramento dei servizi » (1165).

**P R E S I D E N T E.** Il senatore Imperiale ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

**I M P E R I A L E.** Onorevole Presidente, onorevole Ministro, in un anno la linea Milano-Venezia è stata teatro di tre incidenti. Il primo è avvenuto l'inverno scorso,

il 7 febbraio 1960: un treno operaio, fermo ad un semaforo che presentava il disco rosso, fu tamponato da un accelerato diretto a Brescia. Ci fu un morto, un giovane manovale, e 50 feriti. Poi, alcuni mesi fa, e precisamente il 18 dicembre, un cerchione del rapido Milano-Trieste si è spaccato ed il treno è uscito dai binari, proprio mentre ne sopraggiungeva un secondo. Anche in questo incidente, purtroppo, un morto. Infine, il 1° febbraio, il deragliamento del direttissimo Parigi-Trieste. Bilancio: tredici morti e numerosissimi feriti.

Su altre linee: il deragliamento del 5 marzo sulla Milano-Meda, gestita dalle Ferrovie-Nord. Causa della sciagura, la solita: materiale rotabile in circolazione che miseramente cede perchè troppo usurato. Bilancio, anche in questo disastro: 4 morti e numerosi feriti. E poi siamo al rogo del rapido Torino-Roma, il 30 marzo, in un tunnel presso La Spezia. Tremenda sciagura in cui, per asfissia, hanno perduto la vita cinque cittadini e si sono verificati molti casi di intossicazione.

Quanto, in quest'altra tragica circostanza, abbia giocato più la fatalità o l'inefficienza del materiale, lo lasciamo alla disputa in corso tra i tecnici. Significativo però, agli effetti degli accertamenti sulle cause che hanno prodotto quel disastro, rimane il fatto che, neanche alla distanza di un mese da quella tremenda sciagura, un altro elettrotreno ha preso fuoco sotto quella stessa tragica galleria.

Ed è da aggiungere che, non a caso, la tragedia, la quale ha avuto per epilogo la perdita di cinque vite umane, si è svolta in una galleria antiquata e a binario unico.

Altri incidenti ferroviari occorsi in questi ultimi tempi potrei citare, ma ritengo sufficiente l'elencazione fatta, ai fini di una valutazione di quanto sta succedendo nel nostro servizio ferroviario. Certo, è naturale che, dopo tanti disastri a catena, venga spontaneo il drammatico interrogativo: come mai con tanta frequenza, e con così tragiche conseguenze, si verificano sciagure ferroviarie?

Una spiegazione, non già probabile ma sicura, sulle cause del disastro ferroviario, ad

esempio, di Cassano d'Adda, che io sappia, fino a questo momento non è stata ancora data.

Le varie congetture avanzate finora — corpo estraneo staccatosi da una carrozza ed incastratosi nello scambio; funzionamento irregolare del carrello della terz'ultima vettura che precedeva quella rovesciatasi; guasto negli apparati elettromeccanici, eccetera — rimangono allo stato di ipotesi, per cui la Commissione d'inchiesta, composta di tecnici e di magistrati, non ha potuto riconoscere elementi positivi di conferma.

E ritengo che ben difficilmente la verità potrà essere acclarata: resteremo, purtroppo, sempre nel campo delle ipotesi.

In una dichiarazione rilasciata al settimanale « Oggi » ella, onorevole Spataro, per tranquillizzare l'opinione pubblica su queste continue sciagure ferroviarie, ha detto che negli ultimi incidenti non si può parlare che di fatalità.

Il fatto è che troppo spesso in queste sciagure si è parlato e si parla di fatalità. Ebbene, anche alla fatalità vogliamo concedere un credito. Però, il parlare di fatalità non serve a spiegare questo e gli altri disastri e, soprattutto, ad evitarne nel futuro. Il parlare di fatalità non serve a diradare il grave senso di smarrimento che, purtroppo, si sta diffondendo tra gli utenti delle ferrovie e tra l'opinione pubblica.

Ella, onorevole Spataro, nella sua dichiarazione al settimanale « Oggi », oltre a parlare di fatalità — quasi a giustificazione delle nostre sciagure ferroviarie — ha voluto mettere in rilievo che « l'Italia presenta una media annua di incidenti ferroviari inferiore alla media di altri Paesi e in senso assoluto inferiore a quella degli aderenti alla U.I.C.F. ». In verità, strano metro per misurare le nostre sciagure! Si ricorre ai guai del vicino di casa per giustificare i nostri!

Vi è piuttosto da chiedersi se questi disastri, imputati a circostanze di pura fatalità, non siano il sintomo di una situazione grave in cui è costretta a dibattersi l'Azienda delle ferrovie. E la nostra non è pura fantasia. Vi è nelle nostre Ferrovie qualche cosa che va migliorato, ed è questa una responsa-

bilità che non investe i lavoratori, i tecnici, i dirigenti dell'importante settore, ma il Governo, che ha il dovere di predisporre tutti i provvedimenti necessari a dissipare il sospetto che nel più grande servizio pubblico nazionale possano ripetersi incidenti e sciagure.

Cocmunque, una cosa è certa; in tutta questa intricata materia resta inoppugnabile un fatto. Resta inoppugnabile che molto materiale usurato è in circolazione, ed è naturale che gli incidenti si verifichino quanto più il materiale è vecchio ed è elevato il suo affaticamento. Nè va trascurato il fatto che, mentre la circolazione dei treni è molto più elevata rispetto a quella di prima della guerra, e il numero dei viaggiatori è triplicato, purtroppo quasi invariato è rimasto quello delle vetture.

A testimonianza di codesta carenza basterà citare quanto è avvenuto durante le feste di Natale, di Capodanno e di Pasqua. Purtroppo, la scarsa dotazione del parco veicoli ha prodotto una ressa veramente bestiale tra i viaggiatori, in gara fra loro per prendere un posto a sedere. E ritengo sia anche il caso di ricordare che la mancanza di carri frigoriferi, lo scorso anno, ha creato danni veramente gravi in parecchi settori della nostra agricoltura. D'altra parte, si è sempre detto che la ricostruzione della rete era stata compiuta. Ma confesso che molto perplesso mi lasciò, a suo tempo, un'affermazione dell'ex Direttore generale delle Ferrovie, il quale, celebrando il cinquantenario dell'azienda, così scriveva: « Occorre ricostruire in via definitiva i manufatti riparati con carattere di provvisorietà e di precarietà »

Ebbene, codesti disastri a catena fanno venire il sospetto che quei tali lavori compiuti con carattere di provvisorietà e di precarietà non abbiano ancora trovato la loro definitiva sistemazione. Insegni, per tutti, il crollo a Tortona, nel novembre scorso, di un ponte ferroviario pochi minuti dopo il passaggio di un treno.

La verità è che sulla nostra rete circola troppo vecchiume e, d'altra parte, lo sfruttamento del materiale rotabile supera ogni limite di sicurezza, per cui esso presenta spesso segni di affaticamento, fenomeno che

i tecnici sanno quanto sia pericoloso, specialmente nella trazione, dove i carichi sono sempre dinamici. Nè, che si sappia, sono stati introdotti nell'azienda, o richiesti nei capitolati di appalto, i più recenti sistemi di controllo quali, ad esempio, quello mediante isotopi radioattivi, sistema efficacissimo ed entrato oggi nella pratica industriale. Per noi è soprattutto questo, l'ammodernamento!

Ma, purtroppo, le nostre Ferrovie segnano il passo, specialmente rispetto ai progressi compiuti dagli altri Paesi. Le Ferrovie francesi e svizzere, ad esempio, proprio attraverso larghi ammodernamenti apportati sia al materiale fisso che al materiale rotabile, come pure attraverso l'impiego di sempre migliori apparecchiature di controllo, hanno raggiunto un tale grado di sicurezza — pur con velocità commerciali ben più elevate di quelle tenute sulla nostra rete — da riacquisire alla rotaia parte del traffico perduto negli anni dell'immediato dopoguerra e da contendere il passo agli autotrasporti.

A questo proposito, vogliamo ricordare il dibattito svoltosi recentemente alla Camera dei Comuni, per un progetto di totale riorganizzazione delle ferrovie inglesi, per molti aspetti in posizioni arretrate come le nostre. Sarebbe sommamente utile che il nostro Ministro dei trasporti ponesse molta attenzione alle relazioni ed alle conclusioni di quell'importante dibattito. D'altra parte, basterebbe sfogliare una qualsiasi rivista dei trasporti, svizzera o francese — e cito solo questi due Paesi perchè sono quelli che più facilmente cadono sotto la nostra esperienza — per trovare un fervore di ricerche e di studi che non ha, purtroppo, riscontro nel nostro Paese.

Ma, al di sopra e al di fuori di ogni altra considerazione, rimane sempre fermo il principio che, per un serio e fattivo programma di ammodernamento e potenziamento, occorre che con le nostre ferrovie non si continui ad usare la desina ed il contagocce.

Tutto ciò noi l'andiamo ripetendo dal 1948, epoca in cui si cominciarono a discutere i bilanci di previsione; ma, purtroppo, non siamo stati mai ascoltati.

Oggi è la stampa nazionale che va dicendo la stessa cosa. « La messa a punto delle Ferrovie non può essere più rimandata », scrive a caratteri di scatola « Il Corriere della Sera »; « Linee e materiali inadeguati, causa dei disastri ferroviari », rileva un altro quotidiano; « È necessario combattere la vecchiezza del materiale rotabile delle ferrovie », si esprime un terzo quotidiano. E le citazioni potrebbero continuare.

Ma non basta! Sono anche i Sindacati che fanno sentire la loro voce in difesa dell'Azienda e per il suo ammodernamento.

È, dunque, un nutrito coro a chiedere una nuova politica nel campo dei trasporti.

Ci aveva procurato vero piacere il fatto che nè in quella di Cassano d'Adda nè in altre sciagure erano emerse responsabilità a carico del personale. E ci compiaccemmo anche dell'appello che il Direttore generale delle Ferrovie, dopo la sciagura di Bonassola, aveva lanciato ai ferrovieri, in presenza di certi ingiusti ed ingiustificati attacchi da parte di un ben determinato settore della stampa, nei confronti del personale, quasi a riversare su questo e sulla dirigenza la responsabilità di uno stato di cose che va imputato a ben altre ed accertate istanze. Quell'appello è bene sia conosciuto anche dagli onorevoli colleghi. Ne leggo soltanto qualche tratto più significativo. « Ferrovieri — esso dice — una dolorosa successione di incidenti gravi ha determinato grande allarme dell'opinione pubblica. Abbiamo la coscienza di non meritare molti dei rimproveri che ci vengono fatti. So che nessuno di voi ha mai cessato di fare il proprio dovere con senso di responsabilità e con lo spirito di sacrificio che il duro mestiere comporta. Sono certo che questo mio fervido appello sarà raccolto e che seguiranno, per tutta la nostra grande e operosa famiglia, giorni più sereni ed un più obiettivo giudizio della nostra famiglia ».

Vivo compiacimento ci procurò anche il plauso delle autorità aziendali competenti per il comportamento esemplare che, nella circostanza del disastro di Bonassola, aveva tenuto il personale.

Ma, strano a dirsi, a codesti riconoscimenti, e senza neanche attendere il respon-

so della Commissione d'inchiesta, dalle autorità ministeriali si sono fatti seguire provvedimenti disciplinari a carico dei dirigenti compartimentali e del personale del treno GR del 30 marzo. Tentare poi di giustificare quei provvedimenti di fronte al personale del Compartimento di Genova, che compatto ha elevato la sua protesta, con la risibile argomentazione che si è trattato di misure cautelative e di trasferimenti dettati da necessità di servizio, è atto di puro infantilismo e di fredda ipocrisia.

La verità è che si cercava un capro espiatorio per mascherare le proprie responsabilità e si è colpito non solo chi non ha alcuna responsabilità per quanto è accaduto, ma anzi chi ne è stato anch'esso vittima. Così siamo alle solite: volano sempre gli eterni « stracci ». Ma se con quei provvedimenti disciplinari si è tentato di galvanizzare l'opinione pubblica, additando quali responsabili del disastro di Bonassola ferrovieri e funzionari, non v'è chi non veda come quella tragedia non rappresenti altro che la logica, inevitabile conseguenza di un sistema di voluta ignoranza dei problemi; sistema che non può in alcun modo essere tollerato più a lungo. Non v'è chi non veda in questi disastri a catena la logica conseguenza di una letale politica dei trasporti che ha portato a trascurare la soluzione radicale dei problemi delle nostre ferrovie, come sarebbe stato invece necessario se si fosse tenuto presente l'apporto che le strade ferrate possono e devono dare all'economia del Paese.

Ma non basta. Quanto oggi sta succedendo nel nostro servizio ferroviario è anche la logica conseguenza di una grave lacuna nella coscienza e nel senso di responsabilità da parte del Governo per il modo con cui si è organizzato e si fornisce un servizio di pubblica utilità. E non ingiustamente è stato rilevato che molte cose vanno spiegate perchè manca, assolutamente, la consapevolezza di essere al servizio del pubblico e di lavorare in funzione del pubblico. Manca la consapevolezza della fondamentale strumentalità che il servizio fornito ha nel quadro del progresso e del vivere civile dei nostri tempi. Manca la consapevolezza che, se lo utente non ha altra scelta e se non si devono

fare i conti con i concorrenti e col mercato, non per questo si è al di sopra delle responsabilità come dei monarchi assoluti rinascimentali.

Il problema, dunque, della piena efficienza del nostro servizio ferroviario non è soltanto problema di investimenti, ma è anche problema di coscienza e quindi problema di morale e di costume.

Colgo questa, non certo gradita, occasione, per richiamare la sua attenzione, onorevole Ministro, sui turni di servizio del personale. E soprattutto richiamo la sua attenzione sui turni di servizio del personale di macchina e dei treni. Molto spesso cotesti turni violano la legge che li regola, e molto spesso il personale viene comandato senza che abbia goduto del prescritto riposo. Per fortuna, nessuna sciagura è avvenuta per cotesti motivi, ma mi pare che non sia nè saggio nè prudente aspettare il temporale per munirsi dell'ombrello.

Onorevole Ministro, per quanto siamo andati dicendo sui mali che affliggono l'Azienda delle Ferrovie dello Stato, non vorremmo essere fraintesi. Non vorremmo, cioè, essere accomunati agli interessati denigratori delle nostre ferrovie. Fra questi e noi vi è un abisso: da questi, siamo separati dai monti e dai mari. Nelle nostre critiche, anche se qualche volta vivaci, perchè presi da una certa passione, ci è sempre di orientamento e di guida la difesa dell'Azienda. Difendiamo l'Azienda contro i monopoli, difendiamo l'Azienda contro i suoi denigratori, non sempre disinteressati. Ed è appunto per questo che lottiamo perchè una nuova politica sia intrapresa nel campo dei trasporti ferroviari.

Onorevole Ministro, la tragica sciagura di Cassano d'Adda, che è costata la vita a ben 13 persone, e le altre, che, purtroppo, si sono verificate non molto tempo fa, sono funesti episodi che incidono profondamente sullo animo nostro e sull'opinione pubblica.

Ci auguriamo che codesti episodi, tanto dolorosi per la perdita di diverse vite umane, costituiscano un severo monito per lei, onorevole Ministro, che è preposto al Dicastero dei trasporti e per il Governo che è chiamato a reggere le sorti del nostro Paese.

Cogliamo, intanto, questa occasione per inviare, da questa tribuna, un saluto ed un plauso a tutti i ferrovieri ed a tutti coloro che, particolarmente nella sciagura di Bonassola, a rischio della propria vita, si sono largamente prodigati per salvare quella in pericolo degli altri. (*Applausi dalla sinistra*).

**P R E S I D E N T E .** Il senatore Barbaro ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

**B A R B A R O .** Onorevole signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, la mia interpellanza si riferisce ad una questione molto dibattuta in quest'Aula circa la valorizzazione delle due linee che sono le più grandi linee ferroviarie italiane, oltre la transpadana. Anche qui si possono ripetere i motivi da me illustrati ampiamente parlando del problema delle autostrade: le più importanti vie di comunicazione in Italia sono quelle che percorrono nel senso della sua lunghezza la Penisola, la quale, come tutti sappiamo, è orientata grosso modo secondo i meridiani, cioè nel senso più favorevole ai trasporti maggiori. Questo naturalmente è un assioma di geografia economica inconfutabile, perchè appunto le differenze di clima determinano differenze di produzione agricola ed anche industriale e quindi l'intensificazione dei traffici nel senso dei meridiani e non nel senso dei paralleli. Questa è una norma generale per tutte le economie del mondo, che naturalmente si riflette sui traffici italiani e sulle relative linee, le quali appunto nel senso dei meridiani, cioè nel senso della lunghezza della Penisola, rappresentano le vie di maggiore importanza, tanto dal punto di vista ferroviario, quanto dal punto di vista autostradale ed ora anche aereo.

La richiesta da me fatta in occasione dello svolgimento di una interrogazione, che ebbe poca fortuna, e che per questo è stata trasformata da me in interpellanza, non faceva altro che rispecchiare la necessità che si fosse sempre maggiormente valorizzata la jonico-adriatica in parallelo con la tirrenica. Bisogna tener presente che tra le due linee c'è un'enorme differenza, dovuta precisamen-

te alla situazione oro-idrografica, e quindi a cause quanto mai inconfutabili. In Italia c'è l'Appennino, che gravita tutto dalla parte occidentale, e quindi tra le due linee la migliore è senza dubbio la più pianeggiante, quella che consente minori chilometraggi e minori tempi di percorrenza, cioè la jonico-adriatica.

Purtroppo però la benemerita Amministrazione ferroviaria, verso la quale ho una grande simpatia ed anche una grande ammirazione, perchè rappresenta forse la più grande industria che ci sia in Europa ed una delle più grandi del mondo, questo concetto ancora non ha voluto realizzarlo, pur avendolo ben compreso nella sua validità, così come lo compresero i grandi ingegneri che circa settant'anni or sono ebbero a realizzare la jonico-adriatica con i ponti già preparati per il doppio binario, quando ancora nel mondo non c'erano che poche decine di chilometri di doppio binario. Si tratterebbe pertanto oggi di completare l'opera iniziata, e per la verità alcuni miglioramenti sono già in corso di attuazione. Infatti, per quanto riguarda la tirrenica, è in corso il raddoppio totale dal Nord fino a Reggio Calabria, mentre, per l'adriatica, il raddoppio fino a Bari. Non si discute che sarà fatto e dovrà essere fatto lo stesso oltre Bari e verso Sud. Vi è al riguardo un programma di potenziamento, che è stato lodevolmente avviato ad una certa soluzione; si sono spesi, credo, intorno ai 10 miliardi per il potenziamento della Reggio-Metaponto-Taranto, ma con questo non si è completato il potenziamento da noi desiderato, perchè si dovrebbe — anzi, si dovrà — arrivare al raddoppiamento e all'elettificazione, come si è detto da parte di autorevoli esponenti del mondo ferroviario.

Noi abbiamo il piacere di avere fra noi il Presidente della 7ª Commissione del Senato, l'illustre amico e valorosissimo ingegnere ferroviario onorevole senatore Corbellini, il quale è del mio stesso avviso, che cioè la linea adriatico-jonica va valorizzata in tutte le maniere. Ebbene, in attesa dell'elettificazione, si sono introdotti i locomotori diesel — ricordo che venne il Direttore generale alla inaugurazione del primo locomotore diesel — ma, purtroppo, di locomotori diesel nella

linea jonica non ne rimase che uno, il primo esemplare, perchè gli altri pare siano stati destinati alla Sardegna, nobilissima isola. Ma non vedo perchè la Calabria non abbia avuto più i locomotori diesel, che dovrebbero essere invece inviati di nuovo, in modo da rendere il traffico migliore, anche se non ottimo.

E cercherò di essere breve anche perchè il problema è conosciuto magnificamente dalla Direzione generale e specie dall'onorevole rappresentante del Governo. Si tratta di realizzare un programma che tenda a far sì che le due linee siano messe in efficienza tale da potere smistare i traffici a seconda delle necessità. La zona dello Stretto è una specie di quadrivio intorno al quale gravitano quattro grandi linee ed il parco di manovra, costituito da un parco ferroviario-marittimo, come ho sempre detto, unico ed inscindibile, comprendente Reggio, Messina e Villa San Giovanni, è una specie di regolatore dei traffici stessi. La ferrovia può instradare sulla linea jonica, anzichè sulla tirrenica o viceversa, il traffico merci, ma tanto l'una quanto l'altra linea devono essere messe in condizione di poter ospitare il traffico, che altrimenti finisce per concentrarsi tutto sulla tirrenica. Ed allora succede quello che è successo l'anno scorso, e cioè che nel solo tratto Roma-Reggio in 24 ore avvennero tre incidenti, che, con l'aiuto di Dio, non furono gravi; ma incidenti del genere, stando così le cose, possono sempre verificarsi. E questo proprio perchè si vuole intensificare il traffico in una sola linea, senza distribuirlo, come sarebbe quanto mai logico e giusto. Si aumentano i treni, si aumenta con la pesantezza la velocità, e poi ci si meraviglia se avvengono quelle cose che avvengono! Ma è chiaro che il materiale ad un certo punto cede, anche se ottimo e modernissimo. Io non comprendo assolutamente la ragione di questo concentramento di traffico, quando c'è la possibilità di poterlo smistare! Se si prevedono 120 treni al giorno, penso che sia quanto mai logico che questi 120 treni di andata e di ritorno siano smistati una sessantina da un lato e una sessantina dall'altro! Così non si verificano appesantimento e logorio in nessuna linea, si evitano inci-

denti e i traffici sono garantiti in modo molto migliore.

Ma, purtroppo, quello che ho sempre predicato, seguendo anche l'indirizzo dell'illustre Presidente della 7ª Commissione, e cioè l'idea dell'anello ferroviario di circolazione rotatoria, che dovrebbe andare da Bologna a Bari, Reggio, Napoli, Roma per poi tornare a Bologna, è ancora un mito che però noi seguiamo con tutta la nostra fede, con tutta la nostra passione e con tutta la nostra tenacia.

Nella fattispecie poi, per quanto si riferisce a questa interrogazione, trasformata in interpellanza per protesta, perchè la risposta data all'interrogazione dall'onorevole rappresentante del Governo non è stata tale da soddisfare le nostre legittime richieste, ebbene in questa interpellanza noi non chiediamo, nell'interesse di tante zone, come Pesaro, Rimini, Bari, Taranto, Catanzaro, Cosenza, Reggio, che degli acceleramenti di comunicazione, delle comunicazioni rapidissime tra queste zone, che sono interessanti, come quelle tirreniche e, direi, anzi quasi di più. Tutte le zone dell'antica Magna Grecia sono proprio in quella parte, e, dal punto di vista archeologico, storico, panoramico, non hanno niente da invidiare alle zone tirreniche; semmai il confronto va a tutto loro vantaggio, in quanto, essendo più vaste, più pianeggianti, ospitano i maggiori centri dell'antico, glorioso, quanto dimenticato e ignorato passato. Basta citare gli esempi di Sibari, un mistero dell'antica civiltà, di Crotona, di Taranto, di Brindisi, di Reggio!

Ebbene, unire queste località con collegamenti rapidissimi mi sembra quanto mai logico e giusto. Perchè, onorevoli senatori, noi dobbiamo avere dei collegamenti rapidissimi e i migliori servizi e materiali concentrati tutti sulla tirrenica, da Milano, da Torino a Napoli, da Roma a Napoli, e perchè lo stesso non si fa per la jonica e per l'adriatica? Non c'è nessuna ragione di differenziazione; anzi, semmai, il confronto va tutto a favore dell'adriatica.

Io, per esempio, onorevole Sottosegretario, non posso tollerare, come del resto ho detto l'anno scorso parlando sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei tra-

sporti, questo tomo d'orario ferroviario, che rappresenta quanto di più disordinato, dal punto di vista organico, vi possa essere in materia di orari ferroviari. Chi vi parla è un modesto studioso di questa materia, importante, delicata e affascinante; ebbene vi posso dire che questo orario è disorganico, soprattutto perchè è frammentario. Non sono segnate infatti le grandi linee, intorno alle quali si svolgono tutti i collegamenti in Italia; intendo riferirmi alla transpadana e alle due grandi longitudinali, che collegano sia il Nord al Sud, che il Sud al Nord.

Intorno a queste tre grandi linee dovrebbero orientarsi le trasversali minori, anche agli effetti dell'orario; altrimenti sorge una grande confusione, per cui bisogna essere veramente competenti per poter leggere utilmente un orario di questa fatta. Io pertanto, questo orario, lo farei con tali criteri: metterei per prime le grandi linee, e, come collaterali, le trasversali, che ad esse si allacciano. Altrimenti consultare l'orario risulta un problema piuttosto difficile per il viaggiatore poco competente.

**ANGELINI CESARE**, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Ministero stampa anche altri orari. In quello che ho ora sottomano, ad esempio, tutta la linea da Milano a Lecce è in una sola pagina.

**BARBARO**. Ma potrebbe continuare fino al termine, fino a mettere l'adriatica in collegamento con la jonica, e la tirrenica in collegamento con lo Stretto. Si salta, onorevole Sottosegretario, e si spezza l'orario in maniera illogica, secondo il mio parere.

Ma poi vi sono da fare altre osservazioni, che riguardano questioni anche più gravi. In questo orario c'è, ad esempio, un indice grafico delle principali relazioni internazionali. Ma con quale criterio la Direzione generale delle Ferrovie si permette, mi consenta di dirlo, onorevole Sottosegretario, di segnare in questa cartina le linee che arrivano fino a Lecce, da un lato, e fino a Napoli dall'altro, in grassetto, mentre poi con una linea minutissima si prosegue fino allo Stretto, tanto dal lato tirrenico quanto da lato jonico, e lo stesso piccolo tracciato è usato

altresì per tutta la Sicilia? Ma con quale diritto si minimizza, si offende una parte importantissima della rete, che, anche agli effetti internazionali, deve essere considerata come merita?

**B A R D E L L I N I .** Sono le due Italie che saltano fuori nell'orario ferroviario!

**B A R B A R O .** Macchè due Italie! Io sono mutilato di guerra, e delle due Italie non posso sentir parlare nemmeno per ischerzo. L'Italia è una, e una rimarrà in eterno!

Non posso però ammettere che si arrivi fino a un certo punto con reti di interesse internazionale, e non oltre. Per quale motivo? Caso mai, ha un interesse di carattere internazionale, particolare l'estremo Sud, perchè le sue comunicazioni sono in collegamento con tutto il resto del Mediterraneo, soprattutto con il grande, immenso continente africano; senza considerare poi Suez, che, con il Mediterraneo, rappresenta la vena maestra dell'umanità.

Pregherei quindi l'onorevole Sottosegretario di voler correggere queste indicazioni ufficiali, poichè ci danneggiano, anche dal punto di vista turistico, in maniera veramente seria. Infatti un turista americano, o di altro Paese lontano, che conosce la geografia molto poco, come in genere accade fra i turisti...

**F E R R E T T I .** Accade anche agli italiani...

**B A R B A R O .** Anche, ma forse in misura minore, perchè gli italiani hanno una intelligenza più aperta. Ad ogni modo, il turista medio non è un geografo, e quando vede alcune indicazioni di questo genere si disanima e, se anche avesse avuto intenzione di fare un viaggio verso l'estremo meridione della Penisola o verso la Sicilia, pensa che tali regioni hanno evidentemente poca importanza e che quindi non valga la pena di andarvi.

Per tale motivo, prima di giungere alla conclusione, mi permetto di pregare la Direzione generale delle Ferrovie di voler abolire quella cartina o, quanto meno, di mi-

gliorarla, considerando alla stessa stregua tutta la rete italiana, specie quella che si spinge nel cuore del Mediterraneo, che è di grande interesse anche ai fini internazionali.

È proprio di pochi giorni fa la mia proposta che si facciano i collegamenti con traghetti dalla Sicilia alla Tunisia, cosa facilissima perchè vi sono soltanto 200 chilometri che ci dividono. In attesa che sia istituito questo servizio di traghetti, che sarebbe veramente importante, cerchiamo di mettere tutta la rete dell'estremo meridione, compresa quella siciliana, nelle condizioni in cui deve trovarsi, considerandola rete di grande importanza agli effetti dei servizi internazionali, agli effetti delle relazioni internazionali, come dice questo pesantissimo, bolso e mal congegnato orario che, pure, costa mille lire!

Io non voglio mai approfittare dei termini che mi sono concessi nè di altro, e soprattutto non voglio annoiare quelli che in questa scialba seduta hanno la bontà di prestare orecchio a queste mie modeste osservazioni. L'interrogazione trasformata in interpellanza mira ad affermare la necessità di collegamenti rapidissimi anche di carattere turistico tra la riviera adriatica, la jonica e la Sicilia. La richiesta è fatta da tutte le provincie adriatiche ed ioniche interessate. In fondo la richiesta consisterebbe nel creare alcuni treni rapidissimi, come del resto quelli che vi sono, ma possibilmente senza cambio di vetture, come si fa dalla parte tirrenica, in modo che partendo da Bologna si possa arrivare, attraverso Bari, allo Stretto per poi passare in Sicilia senza il trasbordo. Ma, se questo per adesso non si può o non si vuole fare (diceva Napoleone che la parola « impossibile » è nel vocabolario degli imbecilli, ma credo che siano troppo intelligenti tutti i dirigenti delle Ferrovie per pensare che si debba per essi adoperare la parola « impossibile »; e infatti quasi sempre si può fare tutto quello che si vuole fare, basta volerlo), nel frattempo e in attesa che siano istituiti questi treni rapidissimi dal Nord al Sud, come vi sono sulla linea tirrenica per tutta la lunghezza dell'Italia, almeno raccordiamo i rapidi esistenti, mettiamoli in collegamento in maniera che si

possano raggiungere, da Milano, Bari, lo Stretto e poi la Sicilia nel più breve tempo possibile. Si potrebbe arrivare in Sicilia in circa 14 ore, perchè la linea consente le maggiori prestazioni; quella è una linea che, una volta rafforzata, consentirebbe una velocità di media oraria di oltre 100 chilometri ad occhi chiusi. Ed allora rafforziamola, potenziamola ed istituiamo questi servizi rapidi, che gioveranno moltissimo anche perchè sono richiesti dal turismo, il quale si va espandendo in tutte le nostre zone, direi, con preferenza verso le zone adriatiche e ioniche, che sono di una bellezza insigne e di un interesse enorme! Faremmo così l'interesse delle grandi comunicazioni italiane dal Nord al Sud e faremmo altresì l'interesse e soddisferemo il desiderio dei turisti, i quali sempre maggiormente si orientano verso quella grande linea che collega il Sud al Nord d'Italia e d'Europa.

**PRESIDENTE.** Il senatore Sacchetti ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

**SACCHETTI.** Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, la nostra interpellanza, presentata l'11 aprile, nel momento in cui le sciagure e gli incidenti ferroviari stavano aumentando con un crescendo pauroso ed impressionante, non ha bisogno secondo me di una lunga ed ampia spiegazione. Per questa ragione sarò breve.

Quello che maggiormente interessa conoscere in questo momento sono i programmi, i propositi, le linee direttive che il Governo e, per esso, il Ministro dei trasporti ha in animo di realizzare. Sarà poi nella replica e nella discussione sul bilancio dei Trasporti, che avverrà a breve distanza, che meglio preciseremo la nostra posizione intorno al programma di ammodernamento e di risanamento delle Ferrovie italiane.

Desidero tuttavia sottolineare questo fatto: non ha giovato certamente nè all'Azienda ferroviaria e neanche al prestigio del Parlamento il ritardo nel far conoscere, da parte del Governo, alle Assemblee parlamentari — e nel caso nostro al Senato — il

programma che il Ministro dei trasporti stava elaborando e discutendo con i suoi colleghi di Governo. Perchè critiche sulle scelte politiche e sul ritardo dell'ammodernamento — che abbiamo pagato e stiamo pagando a caro prezzo, purtroppo, col sangue di troppi cittadini italiani — critiche alle sue scelte politiche, signor Ministro, e a quelle fatte in precedenza dal Governo, sono state rivolte in gran numero da parte della opinione pubblica e dei vari organi di stampa e in parecchi Convegni di studiosi e di tecnici qualificati.

Si è parlato tanto fuori dal Senato, si è fatto riferimento a programmi, a preparazioni di programmi, a risoluzioni e così via; e noi, senatori della Repubblica italiana, chiamati a decidere, oltre che a valutare, siamo ancora oggi all'oscuro, o, almeno, siamo buoni ultimi a conoscere i vostri programmi!

Sottolineo che la mozione conclusiva dell'ultimo Convegno, svoltosi il 17, 18 e 19 giugno a Genova, colpisce per l'affermazione che tecnici qualificati, dopo ampie indagini e una critica costruttiva sulla sicurezza delle ferrovie e sulle sue peculiari caratteristiche, fanno, esprimendo il parere che il programma triennale — quindi già lo conoscevano — del Governo, per 500 miliardi di lire, successivamente integrabili con ulteriori finanziamenti di circa 300 miliardi, debba costituire soltanto la prima, se pure notevole, fase dell'opera di ammodernamento degli impianti e del materiale rotabile. La mozione dice anche: « Tale provvedimento deve venire completato con l'annuncio immediato di un programma tecnico, armonico, di sviluppo » e così via.

Che cosa colpisce, onorevole Ministro? La conoscenza perfetta del programma, delle tappe successive della sua applicazione, il riconoscimento dell'esigenza che non meno di 1.500 miliardi occorrono per un piano organico di ammodernamento, e il riconoscimento pieno dei mali profondi che affliggono, oggi, i servizi, i trasporti ferroviari in Italia; e ciò mentre il Parlamento, ripeto, ancora non conosce dettagliatamente i vari punti di quel programma.

In definitiva, la Commissione tecnica, nominata dal Ministro nel dicembre 1960, ha ultimato i suoi lavori; noi allora desideriamo conoscere quali sono le conclusioni e le eventuali proposte formulate, perchè abbiamo ragione di credere che proposte siano state elaborate e che saranno presentate.

Infine, come terzo punto, chiediamo quali provvedimenti di natura tecnica, finanziaria e organizzativa, il Governo intenda adottare, per eliminare le cause che hanno determinato il susseguirsi di gravi incidenti ferroviari.

Onorevole Ministro, noi facciamo i nostri rilievi non solo per quanto riguarda il ritardo nella conoscenza, ma anche per quanto riguarda il ritardo nella programmazione di un piano di ammodernamento e di sviluppo delle linee di comunicazione principali. Sappiamo che non da oggi esiste la idea di un piano, a cui ha anche lavorato qualche suo predecessore, ma noi non siamo stati in grado di conoscere nulla, cosicchè non abbiamo avuto possibilità di confronto tra il piano sulle autostrade e il cosiddetto « Piano Angelini » (del ministro Angelini), in modo da potere non soltanto criticare, ma anche avanzare suggerimenti sulla base di un programma che si ponesse al confronto diretto con la scelta politica che veniva fatta da parte democristiana. Mi riferisco alla coincidenza puntuale fra il piano elaborato dai dirigenti dell'I.R.I. per lo sviluppo di autostrade e di strade, per circa seimila chilometri, e il piano di smobilizzo di una parte press'a poco corrispondente di linee ferroviarie, sia pure secondarie. Del piano del ministro Angelini, che fu presentato anche come un elemento di intervento diretto urgente nella polemica, oltre che per ammodernare e garantire la sicurezza, non si è più parlato; se n'è parlato soltanto fuori di qui, negli ultimi mesi: dobbiamo però dire che ciò che ha fatto parlare molto di propositi e di programmi sono stati gli incidenti, sono state le sciagure, sono stati i morti. Comunque il grave ritardo è innanzitutto una condanna alla vostra politica.

Oggi, proprio in relazione alle nostre crescenti critiche, avanzate in Senato e nell'altro ramo del Parlamento, sulle scelte e sui

ritardi degli interventi per ammodernare e riorganizzare le Ferrovie e per adeguare il numero del personale alle moderne esigenze dei servizi, attendiamo con estremo interesse la risposta alle nostre interpellanze, con lo augurio che il Ministro dei trasporti abbia tenuto conto, nell'elaborarla non soltanto delle critiche che sono venute in tanti anni da parte dell'opposizione comunista, ma anche delle proposte concrete che abbiamo formulate.

Un fatto è certo: è urgente provvedere e non soltanto per garantire la sicurezza dei passeggeri e del personale, che è la prima cosa importante da fare per ridare prestigio all'Azienda ferroviaria, ma anche perchè, se dotate di servizi moderni, nell'ambito dello sviluppo dei mezzi moderni di comunicazione, le Ferrovie italiane non possono considerarsi superate, nè ultime, nè sostituibili, contrariamente a quanto si è sostenuto da parte di molti democristiani nel corso del recente dibattito attorno al programma autostradale. In quell'occasione si è manifestato un orientamento di carattere politico sbagliato: si è infatti quasi esplicitamente affermato che il programma autostradale rappresenterebbe la novità e la modernità storica che si realizzerebbe a danno delle Ferrovie dello Stato. Noi diciamo che ciò non è vero; e, nella convinzione che si debba assolvere il duplice compito di ammodernare e sviluppare l'Azienda ferroviaria e di garantire la vita dei ferrovieri e dei passeggeri, attendiamo da lei, onorevole Ministro, una risposta chiara, precisa e convincente.

**P R E S I D E N T E .** Poichè il senatore Berti non è presente, si intende che abbia rinunciato alla sua interpellanza.

L'onorevole Ministro dei trasporti ha facoltà di rispondere alle interpellanze e alle interrogazioni.

**S P A T A R O ,** *Ministro dei trasporti.* Le interpellanze e le interrogazioni degli onorevoli senatori Berti, Sacchetti, Imperiale, Gombi, Cervellati, Gaiani, Focaccia, Scotti, Menghi, Barbaro, Mammucari, Luca De Luca e De Simone mi offrono l'oppor-

tuna occasione di dare comunicazione al Senato dei provvedimenti presi dal Governo per le Ferrovie dello Stato, prima che abbia inizio la discussione del bilancio dei trasporti. Così i senatori che vorranno intervenire nell'esame del bilancio potranno tener conto di quanto il Governo ha già deciso di proporre all'approvazione del Parlamento.

Nell'ottobre del 1960 il Governo ritenne opportuno affidare ad una Commissione di tre esperti lo studio dei problemi di fondo dell'Azienda ferroviaria.

Mi pregio informare gli onorevoli senatori che deposito oggi presso il Senato la relazione della Commissione. Le conclusioni della Commissione dei tre esperti sui principali problemi ferroviari sono state di massima accolte dal Governo e avviate ad una concreta esecuzione con i provvedimenti deliberati nella seduta del Consiglio dei ministri del 23 giugno e che ora attendono l'esame e l'approvazione del Senato e della Camera dei deputati.

Con il provvedimento diretto a modificare l'attuale ordinamento dell'Azienda ferroviaria si tende a sottolineare l'autonomia dell'Azienda per renderla più conforme al suo carattere industriale. Il Consiglio d'amministrazione, che attualmente è un organo consultivo, diverrà deliberante e la presidenza sarà affidata a persona diversa dal Ministro dei trasporti.

L'Azienda conserva naturalmente le sue peculiarità di amministrazione di Stato e pertanto è sottoposta al controllo del Ministro e del Parlamento.

Quanto al potenziamento ed ammodernamento del materiale ferroviario, i provvedimenti all'uopo predisposti ed approvati hanno una duplice finalità: 1) portare gli impianti ed il materiale attuali al livello ritenuto necessario per assicurare la normalità e sicurezza del servizio ferroviario; 2) finanziare un programma di ulteriore potenziamento.

Si è così predisposto un secondo piano poliennale (dopo il primo promosso dal ministro Angelini e tuttora in corso di attuazione) di investimenti per 800 miliardi, e per accelerare la realizzazione delle opere più urgenti è prevista una prima autorizzazione

legislativa che consentirà all'Azienda ferroviaria di assumere impegni per opere e forniture fino a 500 miliardi da portare a termine nel periodo di tre anni.

Nell'ambito di tale piano si provvederà:

a) alla costruzione di materiale rotabile per sostituire quello che ha superato gli attuali normali limiti di età di rendimento e per adeguare il parco alle maggiori esigenze del traffico;

b) al rinnovamento dei binari, in rapporto anche all'impiego dei nuovi rotabili gradualmente immessi in esercizio;

c) al potenziamento delle linee adducenti ai principali transiti internazionali;

d) al potenziamento, anche attraverso il raddoppio dei binari, delle grandi arterie di collegamento delle regioni settentrionali e meridionali;

e) alla soppressione e sistemazione di quei passaggi a livello di maggiore ostacolo al traffico, in rapporto anche alla sicurezza dell'esercizio ferroviario;

f) alla estensione su tutte le linee principali dei più moderni apparati elettrici per la sicurezza e la regolarità della circolazione dei treni.

Il suddetto piano poliennale sarà finanziato con prestiti ripartiti in più anni.

Al miglioramento della situazione economica dell'Azienda contribuiranno altri provvedimenti quali l'aumento delle tariffe, la limitazione delle agevolazioni di viaggio e la eliminazione di alcune linee a scarso traffico, sostituite da adeguati e più economici servizi automobilistici.

Il problema della soppressione di queste linee è stato esaminato dalla Commissione degli esperti che ha richiamato l'attenzione del Governo sulla opportunità e convenienza di sostituire i servizi ferroviari, che non rispondano più ad effettive esigenze sociali ed economiche, con idonee ed efficienti autolinee. Saranno compiuti studi tecnico-economici sulle zone percorse da alcune linee secondarie a scarso traffico, ma posso assicurare il Senato che qualsiasi decisione sarà subordinata alle accertate esigenze delle popolazioni locali in relazione al mezzo di trasporto.

Da quanto ho avuto l'onore di comunicare, risulta evidente che il Governo intende risolvere in modo organico e razionale il problema ferroviario, sia per i benefici effetti che all'economia generale derivano da un efficiente e progredito sistema di comunicazione, sia perchè tale efficienza contribuisce alla maggiore sicurezza dei servizi ferroviari.

Mentre trovasi all'esame del Senato, in appendice al bilancio del Ministero dei trasporti, lo stato di previsione della spesa e dell'entrata dell'Azienda ferroviaria relativo all'esercizio finanziario 1961-62, desidero richiamare l'attenzione del senatore Focaccia, che con la sua interrogazione ha chiesto di conoscere la soluzione dei problemi di fondo delle Ferrovie, e degli altri onorevoli senatori, sugli stanziamenti per le manutenzioni e per i rinnovamenti iscritti in via provvisoria nella somma complessiva di miliardi 61,8.

Infatti era stato già deciso, come risulta dalla nota preliminare e dalle note ai competenti capitoli, di assicurarne la necessaria integrazione con successivi provvedimenti. Stabilito il fabbisogno complessivo per queste spese in circa 95 miliardi, si è provveduto ad assicurare lo stanziamento suppletivo di circa 34 miliardi come segue:

a) per 20 miliardi, con sovvenzione integrativa del Tesoro, da impiegare per la manutenzione per l'esercizio 1961-62, compresa nel provvedimento di legge per l'assetto del bilancio dello Stato (esercizio 1960-61) in corso di approvazione avanti alle Camere;

b) per 14 miliardi, con prelevamento di pari somma dai maggiori proventi del traffico conseguenti all'aumento delle tariffe disposto con decreto del Presidente della Repubblica del 30 giugno.

Con questi provvedimenti il fabbisogno per i suddetti capitoli di spesa viene interamente assicurato, nell'ammontare richiesto dalla Direzione aziendale, senza che ne conseguano mutamenti nel risultato complessivo del bilancio per l'esercizio 1961-62 già presentato al Parlamento.

Dopo queste comunicazioni di carattere generale riguardanti l'Azienda ferroviaria e

provvedimenti che mi riservo di illustrare adeguatamente in sede di discussione dei disegni di legge, passo a rispondere ai senatori su alcuni casi particolari che hanno segnalato.

Sulle cause e le responsabilità penali in ordine agli incidenti ferroviari di Monza, Brescia e Cassano d'Adda è tuttora in corso l'inchiesta dell'Autorità giudiziaria.

La maggiore intensità del traffico, la maggiore velocità dei treni, specie sulle arterie più importanti, la conseguente necessità di adeguamento sia degli impianti fissi sia del materiale rotabile, costituiscono una delle premesse dei provvedimenti disposti che consentiranno un'azione di più largo respiro a mezzo dell'ampio ed organico programma di investimenti per il potenziamento di tutti gli impianti ferroviari fissi e mobili.

In quanto agli incidenti ai treni avvenuti rispettivamente il 4 ed il 9 febbraio 1961 a Sesto S. Giovanni e a Codogno, di cui si è interessato il senatore Scotti, fortunatamente sono stati di lieve entità; essi sono stati causati dalla rottura di un organo di attacco che, dati i mezzi di sicurezza di cui il materiale è dotato, non ha determinato altra conseguenza che il ritardo dei due treni.

Anche per ovviare a tali inconvenienti, sono stati predisposti i provvedimenti cui ho già accennato.

Il senatore Menghi mi ha interrogato in relazione all'incidente ferroviario verificatosi nella Galleria dei Marmi Salici. Al riguardo comunico:

a) Per la costruzione di potenti impianti di aerazione delle gallerie, anche nelle linee elettrificate, sono tuttora in corso studi tecnici, inquantochè il problema si presenta di assai difficile soluzione; i collegamenti telefonici invece sono assicurati da un'ottima rete che è dotata di un telefono per ogni 700 metri circa e di moderni impianti di teleselezione; ma anche i collegamenti telefonici saranno perfezionati dove sarà necessario.

b) Il bloccaggio dei finestrini negli elettrotreni è necessario per il buon funzionamento dell'impianto di condizionamento dell'aria. Tuttavia, in caso di necessità, alcuni finestrini possono essere aperti, totalmente o

parzialmente, con una chiave speciale, a cura del personale di scorta.

Il senatore Menghi ha presentato anche un'interrogazione a seguito dell'incidente verificatosi al passaggio a livello fra Cineto e Mandela, vicino a Tivoli.

In ordine alla responsabilità dell'incidente, è tuttora in corso l'inchiesta dell'Autorità giudiziaria, che ha immediatamente proceduto al sequestro di quanto necessario ai fini dell'indagine; per cui soltanto le risultanze finali di tali accertamenti potranno consentire di stabilire specifiche responsabilità. Tuttavia, nel frattempo, proprio in considerazione dello stato di indigenza dei colpiti, invocato dall'onorevole Menghi, l'Azienda delle Ferrovie dello Stato ha assunto a proprio carico l'onere delle spese funerarie. Dal canto suo la Prefettura di Roma è tempestivamente intervenuta, disponendo l'erogazione di sussidi straordinari alle famiglie dei deceduti e dei feriti.

Questo luttuoso incidente ed altri di pari gravità verificatisi, anche recentemente, su passaggi a livello della rete ferroviaria statale o di quella concessa, hanno riproposto il grave problema dei rischi cui sono esposte la circolazione dei treni e quella stradale, entrambe in progressivo aumento, per l'esistenza di oltre 16.000 passaggi a livello sulla rete statale e di 10.430 passaggi a livello sulla rete ferroviaria concessa.

Il problema è comune alle ferrovie di tutti i Paesi e l'Italia si trova fra quelli che hanno dedicato il maggiore impegno allo studio di quei rimedi atti a ridurre tali rischi. Si è così provveduto:

a) alla trasformazione, con barriere e custodia, di molti passaggi a livello incustoditi;

b) alla sostituzione di vecchie barriere con modelli più efficienti;

c) al collegamento dei dispositivi di manovra delle barriere coi segnali ferroviari;

d) alla realizzazione di zone di ricovero per i veicoli eventualmente imprigionati fra le barriere manovrate a distanza;

e) all'applicazione di modernissimi impianti di semibarriere e di segnali luminosi

a luce rossa lampeggiante, azionati automaticamente dai treni.

L'attuale sistema di protezione dei passaggi a livello in Italia è, dunque, ispirato alla massima sicurezza; infatti, a differenza delle reti estere, dove gli attraversamenti aperti ed incustoditi permangono in quantità cospicua, oscillante intorno al 40 per cento, con punte fino al 56 per cento (Svizzera), nella rete delle Ferrovie dello Stato i passaggi a livello aperti ed incustoditi rappresentano appena il 9,7 per cento del totale e sono in gran parte ubicati su linee a scartamento ridotto e circa un terzo è costituito da attraversamenti atti al solo transito pedonale o mulattiero. La statistica degli incidenti ai passaggi a livello sulla rete delle Ferrovie dello Stato si mantiene, infatti, inferiore a quella di molte altre reti ferroviarie estere, pure progredite.

È, tuttavia, innegabile che la pressione del traffico stradale, in costante aumento, rende ogni giorno più critiche le situazioni degli attraversamenti.

In particolare sussistono tre ordini di esigenze:

a) ridurre ulteriormente il numero dei passaggi a livello incustoditi e quelli affidati in consegna ai privati, inquantochè interessano strade, prima poderali, che ora hanno assunto notevole importanza per il traffico che vi si svolge;

b) sopprimere i passaggi a livello sulle linee ferroviarie di grande traffico o incrocianti strade ad intensa circolazione, a mezzo sottopassaggi o soprapassaggi;

c) modernizzare i sistemi di chiusura dei rimanenti passaggi a livello, in modo da ridurre i tempi di chiusura e le possibilità di incidenti.

Per soddisfare a queste esigenze sono state avviate una serie di iniziative, delle quali parlerò in occasione della prossima discussione del bilancio del Ministero dei trasporti.

Il senatore Mammucari mi ha rivolto una interrogazione per l'incidente verificatosi il 2 aprile 1961 a Roma Termini.

Il deragliamento di una carrozza ferroviaria, verificatosi mentre questa veniva tra-

sportata per la riparazione alla più vicina officina, ha assunto maggiori proporzioni perchè l'incidente è avvenuto nella zona del fascio principale, cui fanno capo i 22 binari della stazione di Roma Termini; ne è conseguita la disattivazione degli scambi e l'impedimento della circolazione su due terzi dell'intero impianto.

Per il ritardo delle operazioni di recupero è stata disposta una inchiesta, dalla quale è emersa la responsabilità del dirigente preposto a tali operazioni, contro il quale si è proceduto disciplinarmente.

I senatori Luca De Luca e De Simone mi hanno interrogato circa la possibilità di rivedere le tariffe ferroviarie sui trasporti delle autovetture attraverso lo stretto di Messina.

I prezzi attualmente in vigore per tali trasporti sono al limite del costo del servizio e, pertanto, non possono essere diminuiti. Infatti il livello dei prezzi di trasporto per il traghettamento degli autoveicoli attraverso lo Stretto di Messina risulta oggi, rispetto all'anteguerra, rivalutato in misura notevolmente inferiore a quello dei prezzi di trasporto ferroviario delle merci in genere.

Quest'ultimo è stato, com'è noto, rivalutato in media di 45 volte, mentre, per il traghettamento attraverso lo stretto di Messina, le autovetture pagano solo 33 volte di più e gli automezzi, vuoti o carichi, circa 43 volte.

Al senatore Barbaro, che ha sollecitato migliori collegamenti ferroviari fra la Riviera adriatica e quella ionica e con la Sicilia, posso dire che il potenziamento dei collegamenti tra l'Italia settentrionale e centrale con il Mezzogiorno costituisce uno dei punti del programma dei prossimi investimenti ferroviari.

Detto programma, infatti, è subordinato alla disponibilità di nuovi mezzi rotabili, la cui costruzione è prevista nel nuovo piano pluriennale. Assicuro il senatore Barbaro che le osservazioni fatte oggi in Aula saranno oggetto di attento esame nella speranza di poter apportare i miglioramenti da lui sollecitati. Il senatore Barbaro si preoccupa anche del declassamento dello scalo ferroviario di Reggio Calabria.

Per favorire le esigenze dei centri fra Reggio Calabria e Villa San Giovanni, i quali hanno più volte richiesto un miglioramento delle comunicazioni locali, ad alcuni treni sono state assegnate, dal 28 maggio ultimo scorso, fermate intermedie che in parte hanno pure compensato altre fermate sopresse ad altri treni. Pertanto, i provvedimenti presi, che non pregiudicano in alcun modo le relazioni tra Reggio Calabria e Roma, debbono essere anzi considerati vantaggiosi per gli altri abitanti della zona vicina al capoluogo, nell'esclusivo interesse dei quali sono stati adottati.

La seconda interrogazione del senatore Barbaro è quella con la quale egli ha richiamato la mia attenzione sul comportamento del personale che ha contribuito a limitare gli effetti dell'incidente ferroviario verificatosi in San Pietro a Maida.

Al riguardo informo il senatore Barbaro che, dopo avere esperito i primi accertamenti, si è subito provveduto a corrispondere un adeguato compenso in denaro ai ferrovieri che lo meritavano. Sarà esaminata ora la eventualità di avanzare proposta per il conferimento di ricompensa al valore civile o di un encomio. (*Vivi applausi dal centro*).

B A R B A R O . È doveroso e necessario. La ringrazio, signor Ministro.

#### **Presentazione di documenti riguardanti la situazione delle Ferrovie dello Stato da parte del Ministro dei trasporti**

S P A T A R O , *Ministro dei trasporti*.  
Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

S P A T A R O , *Ministro dei trasporti*.  
A conclusione del mio intervento, ho l'onore di presentare al Senato i seguenti documenti:

« Rapporto della Commissione nominata con decreto 1° dicembre 1960 dal Ministro del bilancio, di concerto con i Ministri del tesoro e dei trasporti, per l'esame della situazione dell'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato »;

« Rapporto n. 2 della Commissione nominata con decreto 1° dicembre 1960 dal Ministro del bilancio, di concerto con i Ministri del tesoro e dei trasporti, per l'esame della situazione dell'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato ».

**P R E S I D E N T E**. Do atto all'onorevole Ministro dei trasporti della presentazione dei predetti documenti che saranno depositati in Segreteria a disposizione degli onorevoli senatori.

#### **Ripresa dello svolgimento delle interpellanze e delle interrogazioni**

**P R E S I D E N T E**. Il senatore Imperiale ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

**I M P E R I A L E**. Onorevole Ministro, ho seguito con molta attenzione la risposta che ella ha dato alle nostre interpellanze e alle nostre interrogazioni, e la ringrazio per le informazioni che ci ha fornito.

Bisogna però convenire che occorreva rispondere a tempo più opportuno. È vero che su quei disastri era necessario compiere degli accertamenti; però è anche vero che ella, in queste more, ha partecipato a convegni, ha rilasciato interviste, ma non si è fatto mai vivo in Parlamento. Eppure da noi, attraverso la Presidenza, era stata sollecitata una risposta alle nostre interpellanze. Ora, anche se non si voleva avere — cosa a cui non vogliamo assolutamente credere — il riguardo dovuto al Parlamento e quindi ai membri di esso, bisognava sentire, almeno, la impellente necessità di tranquillizzare l'opinione pubblica, la quale era veramente allarmata per quei continui disastri.

La verità è, onorevole Ministro, che non si è avuto il coraggio di confessare che fino ad oggi, in materia di politica dei trasporti, si è sbagliato; eppure riconoscere i propri errori mi pare sia un postulato dell'umiltà cristiana! Non si è avuto il coraggio di riconoscere che si è sbagliato facendo mancare all'Amministrazione delle ferrovie l'« ossigeno » necessario perchè potesse vivere; non si è avuto il coraggio di riconoscere che si è sbagliato non

provvedendo al coordinamento fra strada e rotaia, da cui ella, anche nell'esposizione che oggi ci ha fatto, non ci ha detto assolutamente nulla. Non si è avuto il coraggio di riconoscere che si è sbagliato praticando, nei confronti dell'Azienda, il riprovevole sistema dell'autofinanziamento; ed anche su questo ella non ci ha detto nulla. Ci ha parlato di investimenti per 800 miliardi, ma non ci ha chiarito affatto se questi 800 miliardi saranno dati a titolo gratuito all'Azienda delle ferrovie o se invece si ricorrerà al riprovevole sistema dell'autofinanziamento. Non si è avuto il coraggio di riconoscere che si è sbagliato non provvedendo alla riforma di struttura dell'Azienda.

E tralascio di parlare della fatalità, cui ella, onorevole Spataro, si è appigliato per spiegare alcuni disastri ferroviari. Le cause delle sciagure ferroviarie hanno altre origini e quelle origini pensiamo di aver puntualizzato durante l'illustrazione della nostra interpellanza.

Si veda, per esempio, che cosa è stato compiuto per le ferrovie belghe e francesi, per rendersi conto di quanto c'è da fare ancora per le nostre ferrovie. Ed è per questo, onorevole Ministro, che noi non possiamo dirci soddisfatti della risposta che ella ci ha dato.

Per quanto riguarda i provvedimenti a favore delle Ferrovie che ella ci ha annunciato, diciamo subito che era ora che il Governo finalmente si ricordasse delle Ferrovie dello Stato.

Molte riserve e molte proposte abbiamo da avanzare su quei provvedimenti. Alcune riserve le ho fatte già poco fa: ella, per esempio, non ha chiarito se si tratta di autofinanziamento. Ella, ancora, non ci ha detto, a proposito del Consiglio d'amministrazione, se il Governo si vorrà attenere al vecchio progetto — se non vado errato, del 1953 — che prevede che la maggioranza dei Consiglieri di amministrazione debba essere scelta tra tecnici estranei all'Azienda e che tra detti tecnici debbano essere nominati anche il direttore ed il vice-direttore generale delle Ferrovie. Su questo ella non ci ha detto nulla. Ne riparleremo in sede di bilancio dei Trasporti; ma sono riserve che vogliamo fare fin da questo momento.

Comunque, onorevole Ministro, non possiamo non compiacerci che, finalmente, anche i problemi delle nostre Ferrovie siano sul tappeto e che si cerchi di dare ad essi una certa soluzione.

**P R E S I D E N T E .** Il senatore Barbaro ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

**B A R B A R O .** La risposta dell'onorevole Ministro all'interpellanza è stata molto migliore di quella dell'onorevole Sottosegretario all'interrogazione e, pur non potendomi dichiarare soddisfatto, di certo non posso dichiararmi insoddisfatto, come mi dichiarai allora, tanto da convertire la mia interrogazione in interpellanza.

Evidentemente l'onorevole Ministro, mi permetto di dire, è molto più comprensivo e sensibile, ed ha fatto suo il problema, in definitiva, perchè quando egli dice che il nostro piano della jonico-adriatica — che poi è il piano che presuppone l'anello ferroviario di circolazione rotatoria — è compreso nel grande problema della sistemazione ferroviaria italiana, allora mi pare che noi abbiamo vinto la battaglia, nell'interesse non nostro, ma delle grandi comunicazioni ferroviarie italiane. Il Ministro ha dato prova di grande sensibilità e di grande saggezza.

D'altro canto l'onorevole Ministro è della zona intermedia, è dell'Abruzzo, che può benissimo essere considerato il centro di questo grande anello ferroviario di circolazione rotatoria, che consente, onorevole Ministro, di superare tutti gli ostacoli, tutte le difficoltà e anche tutti gli eventuali e deprecabili danni che possono intervenire: come ad esempio le alluvioni, che sono, purtroppo, così frequenti!

Quando, l'anno scorso, delle quattro, o meglio, cinque comunicazioni, che vi sono tra il Centro e il Nord d'Italia, due sole erano rimaste superstiti, perchè tutte le altre erano state tagliate dall'alluvione, non potei non ricordare il problema nostro: infatti, mentre tra il Centro e il Nord d'Italia vi sono cinque linee di comunicazione, tra il Centro e il Sud ve ne sono soltanto due. Allora, mettiamo tutte e due in efficienza, perchè, se

una dovesse — come avvenne, ad esempio, con il grande disastro di Salerno — essere tagliata in due, verrebbe ad essere tagliata in due anche tutta l'Italia agli effetti ferroviari, proprio come avvenne allora, dopo il disastro davvero terribile di Salerno, che io purtroppo ebbi la sfortuna di poter constatare perchè, per l'appunto, quella mattina transitavo da Salerno per venire al Senato, con alcuni valorosi colleghi, di cui molti, purtroppo, successivamente scomparvero! Allora, per un mese non si accettarono trasporti per il Nord o per il Sud; ora, dunque, con l'esperienza del passato, cerchiamo di impedire che questo si verifichi per l'avvenire e, almeno, mettiamo le due linee in condizione di piena efficienza e di uguaglianza, perchè così e solamente così potremmo smistare il traffico come meglio vogliamo, in tutti gli eventi, in tutte le contingenze e non si verificherà mai quello che si è, purtroppo, verificato in passato.

Cerchiamo, quindi, di provvedere non soltanto al potenziamento delle linee, ma anche all'istituzione di quei rapidissimi treni che potranno giovare al traffico commerciale e a quello turistico, tra Nord e Sud e tra Sud e Nord.

Dicemmo, l'altra volta, che la zona dello Stretto — che è la zona terminale di queste grandi linee — è proprio una zona di particolare interesse, perchè rappresenta un punto nevralgico dei traffici, come pochi altri nel Mediterraneo, come pochi altri nel mondo. I traffici ferroviari e marittimi si intersecano in quel punto: è un crocevia nella nostra antichissima storia politica ed economica, un quadrivio, potremmo dire, paragonabile a pochi altri; paragonabile, per quanto sia diverso, a Gibilterra (2.000 chilometri a ponente), a Costantinopoli (1.500 chilometri a levante), a Porto Said, a Suez!

Quindi, questi punti di particolare congestione e importanza del traffico, questi punti nevralgici delle comunicazioni moderne marittime, ferroviarie, autostradali ed aeree, vanno curati con particolare larghezza di vedute. Perciò lei, onorevole Ministro, non si deve meravigliare della mia interrogazione per quanto si riferisce all'equilibrio del capolinea. Noi abbiamo là un nucleo ferroviario

unico, inscindibile, insostituibile: Reggio, Messina, Villa S. Giovanni. Dobbiamo conferirgli tale efficienza che il traffico si possa regolare come si vuole. Ma anche dal punto di vista del prestigio occorre che le situazioni rimangano quelle che sono, altrimenti c'è da disorganizzare il traffico e da disorientare, disturbare e seriamente danneggiare le popolazioni interessate!

Le do atto della sua risposta e della lettera cortesemente inviatami prima ancora di rispondere alla mia interrogazione; così come ringrazio della lettera che l'onorevole Presidente del Consiglio mi ha mandato sullo stesso problema, rispondendo anche a un mio telegramma piuttosto vibrante indirizzato gli sullo stesso delicato argomento.

Non voglio annoiare i colleghi che in questa scialba seduta hanno la bontà di ascoltarmi. Desidero comunque dichiarare, per chiudere in bellezza, che sono veramente lieto che l'onorevole Ministro, rispondendo alla mia interrogazione, in cui si proponevano ricompense al valore civile per gli eroici macchinisti, i quali evitarono a S. Pietro a Maida un danno infinitamente maggiore, con grande rischio della loro vita, abbia annunciato a questa altissima Assemblea non soltanto una ricompensa materiale, ma soprattutto la proposta di concessione di medaglie al valor civile. Questi eroici macchinisti, che a rischio della vita, ripeto, evitarono forse un sacrificio di di almeno duecento vite umane, perchè ebbero l'uno la capacità di ridurre la velocità del rapido, che marciava intorno ai 120 chilometri all'ora, a meno di 40 chilometri, frenando con tutti i mezzi a disposizione, e l'altro la prontezza di salire sul locomotore, mentre poteva restarsene a terra, ed imprimere al treno merci la contromarcia in modo da attenuare l'urto, questi eroici macchinisti, dico, vanno premiati e al più presto. Per l'esperienza che abbiamo in materia di decorazioni al valor militare e al valor civile, le ricompense devono essere conferite con grande celerità, in modo da dare la sensazione dell'immediatezza del premio e della sensibilità delle autorità. È una cosa che risponde al desiderio anche delle popolazioni tutte. Le decorazioni al valore debbono essere date sul campo, come molto

giustamente si usava fare nell'ultimo periodo della prima guerra mondiale!

Analogamente va segnalato, per quanto prescinda dalla mia interrogazione, il fatto altrettanto eroico di quel manovale o cantoniere che sulla linea Milano-Torino, ieri, a rischio di vita e ferendosi, riuscì a fermare un rapido e ad impedire un disastro, che sarebbe stato gravissimo, a causa del contorcimento dei binari dovuti all'eccessivo calore atmosferico.

Onorevole Ministro, la ringrazio dell'assicurazione. Conto sulla sollecitazione nella concessione e la prego vivamente, quando si verificano simili casi di eroismo, di volerli premiare immediatamente, come dicevo, perchè si tratterà di un importante e doveroso riconoscimento del valore umano, che è la conquista più alta che l'uomo possa raggiungere e fare nella vita, a insegnamento per tutti: per coloro che lo meritano e per coloro che ne hanno conoscenza! *Alere flammam*: accendere i miti bisogna, perchè solamente con i miti si raggiungono le mete!

**P R E S I D E N T E**. Il senatore Sacchetti ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

**S A C C H E T T I**. Signor Presidente, che dire dell'attesa risposta del Ministro? Innanzitutto sarebbe necessario avere il testo stampato della relazione che il Ministro ha testè depositato alla Presidenza del Senato, in modo da poter avere un quadro d'insieme in occasione della discussione del bilancio del Ministero dei trasporti. Ritengo che in quella relazione saranno precisati lo stato delle Ferrovie ed i rimedi che si propongono, e quindi la risposta ministeriale all'interpellanza che abbiamo avuto l'onore di presentare risulterà più esatta e meglio aderente alla realtà.

Ciò non ci esime tuttavia dal fare qualche considerazione di carattere generale sul piano di ammodernamento delle nostre Ferrovie. Lei, onorevole Ministro, ci ha detto troppo poco, tanto poco che noi non siamo riusciti a capire se si tratta di un programma di opere di ordinaria amministrazione, sia pure integrato qua e là con qualche cen-

tinaio di miliardi in più — il che comunque ha la sua importanza — oppure se sia un piano di vero e proprio risanamento e sviluppo della nostra Azienda ferroviaria. Stando alla risposta che lei ha dato alla nostra interpellanza, sembra che non si tratti di un piano vero e proprio, perchè un piano di ammodernamento e di sviluppo della rete ferroviaria non può prescindere da una valutazione coordinata dello sviluppo della situazione economica generale del Paese e dei trasporti in particolare. Del resto, per dimostrare ciò, potrei adoperare non le parole di uomini di nostra parte o di uomini politici smalzati, ma le parole dei tecnici che a conclusione del simposio tenuto a Genova ebbero ad esprimersi esattamente così: « La conoscenza preliminare dei piani da coordinare sembra al simposio necessaria per ottenere, nel regolato sviluppo economico ed industriale del Paese, il massimo rendimento e la maggiore sollecitudine nell'attuazione di tutti i lavori da eseguire nei prossimi anni ». Occorre quindi un collegamento diretto di tutto il piano di sviluppo del sistema dei trasporti con il sistema economico generale; ma di tale collegamento non si è parlato nel corso della sua risposta, onorevole Ministro.

D'altra parte la disponibilità di mezzi finanziari che si avrà nei prossimi anni sta a confermare che non si tratta di un vero e proprio piano di sviluppo e di ammodernamento della rete ferroviaria. Infatti, dando ancora la parola ai tecnici, si prevede che non meno di 1.500 miliardi occorreranno per tale risanamento, e dovranno essere disponibili fin dall'inizio dell'attuazione del programma, anche se poi tale programma verrà attuato gradualmente nel tempo.

L'onorevole Ministro ci ha detto che con gli 800 miliardi si ridurrà una parte dei passaggi a livello, si aumenterà la sicurezza della circolazione con determinati dispositivi, eccetera; ma si tratta comunque di tutte misure di carattere parziale, mentre a nostro avviso alcuni problemi vanno affrontati radicalmente e risolti con la massima urgenza, con tutti i mezzi che saranno necessari. C'è il problema dei passaggi a livello, grandi o piccoli che siano, che vanno eliminati; c'è il problema non solo del consolidamento dei

binari ma anche del loro raddoppio in molti tratti, particolarmente in alcune zone di vitale importanza; c'è il problema del materiale che è in continuo e progressivo deperimento; c'è il problema dell'aumento del personale. Sono tutti problemi, questi, intimamente collegati tra loro e che quindi vanno affrontati e risolti contemporaneamente.

Invece dalla risposta dell'onorevole Ministro è emersa la solita preoccupazione che tutti conosciamo, quella cioè di eliminare alcuni « rami secchi », cioè alcune linee che economicamente non sono produttive, con la loro eventuale sostituzione con mezzi più moderni e di rendimento maggiore. Questa è sempre la preoccupazione più forte, per cui io direi che già prima ancora di cominciare ad attuare il piano di risanamento si incorre in un grosso errore, percorrendo la stessa strada sbagliata che già fu percorsa in passato: quella della smobilitazione delle linee.

Intendiamoci, nessuno contesta che vi possano essere alcuni tronchi di strada ferrata che vanno sostituiti in rapporto all'evoluzione dei mezzi di trasporto, sempre però affidando la gestione dei nuovi trasporti ad enti pubblici, così come noi sosteniamo; ma non è questo il problema fondamentale delle Ferrovie dello Stato. Il problema fondamentale è quello di avere un piano articolato, collegato allo sviluppo ordinato dell'economia industriale e agricola e dei trasporti nel nostro Paese. Occorre esaminare il piano nel quadro dei trasporti su strada, dei trasporti marittimi ed anche dei trasporti aerei. Se non si risponde a questa attesa, onorevole Ministro, anche le migliori intenzioni di chiedere maggiori fondi per le Ferrovie, rischiano non dico di non portare ad alcun risultato, poichè rappresentano sempre un miglioramento, ma di non realizzare la vera soluzione che da tanti anni si richiede e che da tanti anni è invece ritardata.

Si tratta di questioni che noi ci auguriamo vengano affrontate con sollecitudine, nel quadro di un vero e proprio piano di sviluppo delle Ferrovie. Dato questo orientamento, però, dobbiamo dichiararci insoddisfatti della risposta, sottolineando il nostro impegno di contribuire ad elaborare un piano di sviluppo

che serva davvero a risolvere i mali che oggi affliggono l'Azienda ferroviaria statale italiana. Abbiamo però fondati dubbi che il Governo intenda risolvere il problema della crisi delle Ferrovie nel nostro Paese.

**P R E S I D E N T E .** Il senatore Menghi ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

**M E N G H I .** Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, dopo avere inviato un mesto ricordo alla memoria dei sette uccisi al passaggio a livello di Mandela-Cineto ed un saluto fraterno ai feriti, mi preme far rilevare al Senato che non soltanto gli abitanti del piccolo paese di Cineto Romano ma tutta la vallata dell'Arsolano e del Sublacense è stata scossa dal dolore per l'evento luttuoso e teme che altre disgrazie possano avvenire ai passaggi a livello delle ferrovie tra Roma ed Avezzano. Le popolazioni (civili, militari, sacerdoti) hanno seguito le salme fino al cimitero e nei discorsi che si sono pronunciati si è formulato l'augurio della immediata soppressione dei passaggi a livello.

So che l'onorevole Spataro ha preso in considerazione particolare questo problema che egli conosce molto bene, anche per consuetudine familiare, perchè per andare a Pescara deve passare attraverso i passaggi a livello denunciati. Ci auguriamo, perciò, onorevole Ministro, che lo studio possa portare presto alla realizzazione della soppressione e che non avvenga quello che è avvenuto con i suoi predecessori che, per risparmiare 9 mila lire di spese — questo lo voglio dire al Senato — al mese, eliminarono la custodia del passaggio a livello presso il *camping* della Crocetta vicino a Tivoli durante la notte, con chiusura improvvisa. Ma gli utenti di quel passaggio a livello hanno iniziato un giudizio contro le Ferrovie dello Stato e lo hanno vinto nella Pretura di Tivoli. Adesso le Ferrovie dello Stato stanno resistendo all'appello davanti al Tribunale di Roma. Non è ridicola questa lite per la futilità della materia trattata? Ella, onorevole Ministro, è venuto con idee più larghe e più chiare al Ministero dei trasporti e merita ef-

fettivamente l'elogio del Senato per il programma di grandi lavori che ha messo in cantiere. Ripeto, la deplorazione va ai suoi predecessori e non alla sua opera attiva che ben conosciamo.

Per quel che riguarda la responsabilità dell'infortunio ella giustamente si è rimesso all'Autorità giudiziaria che ha fatto un'inchiesta approfondita; ma non vi è ancora la sentenza definitiva. Quindi è bene attendere. Io ho chiesto nella interrogazione anche aiuti per le famiglie dei morti e per i feriti perchè la popolazione di Cineto è poverissima come poverissima è tutta la popolazione dell'Arsolano e del Sublacense. Anche per ragioni di umanità sono certo che il Ministro dei trasporti, se non è intervenuto fino ad ora, darà aiuti congrui alle famiglie dei morti e ai feriti.

Per quel che riguarda l'altra interrogazione, dopo la disgrazia della Marmi Salici, già ebbi ad invocare alcuni provvedimenti. Oggi lei, onorevole Ministro, ha accennato che sono in via di esecuzione. Ne prendo atto volentieri, ma guardiamo un poco alla nostra casa e ai mobili vecchi che l'arredano. Non ci dilettiamo con il « Settebello » e forse anche con un ipotetico « Asso di coppe » e magari una « Matta di denari » che potrebbero venire in seguito, e cioè con i treni aerodinamici. Cerchiamo di sostituire e modernizzare il vecchio materiale, perchè le disgrazie purtroppo capitano spesso proprio per la vetustà di esso.

Ricordo che i suoi predecessori vennero in Senato e diedero l'assicurazione che i viaggiatori di terza classe avrebbero viaggiato in seguito nella seconda. Purtroppo invece abbiamo visto quelli di prima classe costretti ad andare in carrozze di seconda, e in quei vagoni mancano gli elementi primi dell'igiene. Qualche volta io stesso ho assistito ai borbottamenti e alle proteste dei forestieri, i quali, pur avendo un biglietto di prima classe, con deplorabile declassamento dovevano viaggiare nei vecchi vagoni di seconda.

Onorevole Ministro, eliminiamo questi inconvenienti non solo per la incolumità dei viaggiatori, ma anche per il prestigio dell'Italia all'estero. (*Approvazioni*).

**P R E S I D E N T E .** Poichè i senatori Scotti, Mammucari e De Luca sono assenti si intende che abbiano rinunciato alle loro interrogazioni. Il senatore Focaccia ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

**F O C A C C I A .** Debbo ringraziare l'onorevole Spataro per aver prospettato qui un programma di ammodernamento della rete ferroviaria veramente interessante, programma di ammodernamento il quale è fatto da una persona degna, perchè l'onorevole Ministro lavora silenziosamente come lavorano quelli della mia generazione, piano piano, ma andando in profondità.

L'onorevole Ministro ha detto delle cose molto serie, specialmente per quel che riguarda l'andamento e il funzionamento dell'Amministrazione. Difatti, quando egli parla di autonomia e di esercizio di tipo industriale, io sono veramente felice di sentire queste parole; e mi rende felice anche sentire che presidente del Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato non sarà più il Ministro, dal momento che questa è una vecchia aspirazione e del Parlamento e del Governo. Quando io ero Sottosegretario, propugnai questa soluzione, ma riconosco che quello non era il momento. Adesso il momento è venuto, specie per opera del nostro ministro Spataro.

Evidentemente è necessario che questo esercizio autonomo di tipo industriale sia corroborato dal miglioramento del trattamento economico del personale, altrimenti l'Azienda ferroviaria diventerebbe di tipo industriale soltanto nell'apparenza, ma non nella sostanza. Deve quindi essere migliorata la situazione economica di tutto il personale che ha sempre bene operato nelle Ferrovie dello Stato, a cominciare dal Direttore Generale per giungere fino all'ultimo impiegato. E ritengo che debba essere migliorata la condizione soprattutto del personale dirigente, poichè negli ultimi tempi si è verificato una specie di appiattimento che, naturalmente, non è andato a vantaggio del servizio.

Sono stati indetti dei concorsi per il personale delle Ferrovie dello Stato, per tecnici del gruppo più elevato, concorsi che non so-

no stati coperti, concorsi per trenta o cinquanta posti di ingegnere per i quali si sono presentati solamente dieci o quindici o venti candidati. Ciò significa che il trattamento economico dell'Azienda non è quello che deve essere per poter invogliare i giovani a entrare in questa carriera.

Sia dunque l'Azienda di tipo industriale, ma di tipo industriale sul serio: non dico che il personale debba essere messo retributivamente alla pari di quello delle aziende private, ma che debba ricevere un trattamento economico che si avvicini a quello delle aziende private. Altrimenti, come ripeto, l'Azienda delle Ferrovie dello Stato è industriale solo per modo di dire.

Io ritengo di potermi dichiarare pienamente soddisfatto per il programma che il Ministro ha presentato, in base al quale il personale dovrà essere trattato in modo adeguato; soprattutto sia adeguatamente considerato il personale a più alto livello. Non è il caso di dire *Cicero pro domo sua*, perchè io ormai sono passato nel numero dei più, e sono molto lontano dalla possibilità di fare un concorso alle Ferrovie dello Stato; ma sento che nella mia scuola, come nelle scuole di ingegneria di tutta Italia, si avverte questa necessità. Nelle Ferrovie non si va perchè non si riceve il trattamento economico che è giusto attendersi. E lo si è visto nei concorsi fatti in questi ultimi anni.

Naturalmente si tratta di un problema grosso, che investe tutte le Amministrazioni dello Stato, ma specialmente l'Amministrazione ferroviaria che deve essere alla testa dell'amministrazione tecnica dello Stato, poichè è la più grande azienda di Stato.

Desidero fare un'altra osservazione. Il personale delle Ferrovie dello Stato è certamente competentissimo, ma bisogna difendere questa competenza. In questi ultimi anni si è cercato un po' di inflazionare la carriera direttiva delle Ferrovie dello Stato con provvedimenti più o meno adatti per migliorare la situazione dell'Amministrazione dello Stato, specie per quanto riguarda l'esercizio: provvedimenti che bisogna ormai cercare di bandire. Bisogna tornare alla via maestra e la via maestra è soltanto quella dei pubblici concorsi; altrimenti vedremo scadere la ca-

tegoria più elevata di professionisti, di giovani che guidano l'Amministrazione ferroviaria. Non vorrei dire che questa è una delle ragioni principali per cui accadono alcune cose; però una certa incidenza può esserci anche da questo punto di vista. Quindi stanno bene tutti i miglioramenti cui ha accennato qui l'onorevole Spataro, il quale, ripeto, lavora in silenzio e bene, ma bisognerà anche cercare di migliorare il livello del personale, specialmente dei professionisti che si trovano a guidare l'Amministrazione delle Ferrovie.

Con questo mi dichiaro completamente soddisfatto e ringrazio l'onorevole Ministro della sua cortese risposta.

**PRESIDENTE.** Lo svolgimento delle interpellanze e delle interrogazioni è esaurito.

#### Per la discussione del disegno di legge n. 956

**VALENZI.** Domando di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**VALENZI.** Onorevole Presidente, desidero pregarla di voler trasmettere la nostra richiesta che la legge per il referendum (n. 956), la quale da due anni si trova alla prima Commissione, venga al più presto possibile posta all'ordine del giorno, perchè se ne inizi la discussione in Aula, se non immediatamente, perlomeno alla ripresa dei lavori, evitando così che sia rinviata per mesi e per anni la discussione di un provvedimento di legge che è fondamentale ed è contemplato dalla nostra Costituzione.

**PRESIDENTE.** Senatore Valenzi, attualmente si sta svolgendo una riunione della Presidenza e dei Capi Gruppo per stabilire il programma dei lavori in questo scorcio di mese. Lei potrebbe opportunamente fare presente la sua richiesta al suo Capo Gruppo.

**VALENZI.** Ho già fatto questo passo presso il mio Gruppo.

#### Annunzio di interrogazioni

**PRESIDENTE.** Si dia lettura delle interrogazioni, con richiesta di risposta scritta, pervenute alla Presidenza.

**CARELLI, Segretario:**

Al Ministro della marina mercantile, per conoscere quali sono i motivi che avrebbero consigliato di concedere ad una nota ditta di Ravenna l'autorizzazione a costruire un silos da cereali nel porto di La Spezia, preferendola ad altre società, quali la Società italo-svizzera di Milano ed un'altra ditta di Civitavecchia, le cui richieste di concessione avevano il merito della precedenza ed il vantaggio di prevedere la costruzione del silos su di una banchina che non dava luogo a difficoltà, mentre per la banchina detta PAITA la Sovrintendenza alle belle arti e la Camera di commercio di La Spezia avevano dato parere sfavorevole per ragioni estetiche, igieniche e di viabilità; per sapere, inoltre, come si spiega il fatto che sempre allo stesso signor Ferruzzi di Ravenna siano state date concessioni in diversi porti d'Italia, quali Ancona, Bari e Napoli, ove alcune ditte associate esercenti il commercio dei cereali ed importatrici dall'estero hanno avanzato ricorso al Consiglio di Stato avverso l'istituzione di un silos privato alla calata Marinella in un'area demaniale (2482).

VALENZI, PALERMO, BERTOLI

Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'agricoltura e delle foreste, delle finanze e del lavoro e della previdenza sociale, perchè facciano conoscere quali provvedimenti intendano adottare per alleviare i disagi in cui incorrono gli operatori agricoli a causa della violenta grandinata del 4 luglio 1961 che ha distrutto buona parte della produzione dei Comuni di Surano, Spongano, Castiglione, Montesano Salentino, Nociglia, Supersano, Botrugno, Scorrano e Cutrofianno, in provincia di Lecce (2483).

FERRARI

**Ordine del giorno****per la seduta di martedì 11 luglio 1961**

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi martedì 11 luglio in due sedute pubbliche, la prima alle ore 10 e la seconda alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

**I. Discussione dei disegni di legge:**

1. Eliminazione di abitazioni malsane, interventi in dipendenza di alluvioni, provvidenze per l'incremento dell'occupazione, provvedimenti per l'istruzione pubblica, altri provvedimenti diversi, nonché variazioni al bilancio dello Stato ed a quelli di Amministrazioni autonome per l'esercizio finanziario 1960-61 (1592).

2. TIRABASSI ed altri. — Ammissione dei diplomati degli Istituti tecnici alle Facoltà universitarie (1076-B) (Approvato dalla 6ª Commissione permanente del Senato e modificato dalla 8ª Commissione permanente della Camera dei deputati).

**II. Discussione dei disegni di legge:**

1. Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1961 al 30 giugno 1962 (1413).

2. Delega al Governo per la emanazione di norme relative alle circoscrizioni territoriali e alle piante organiche degli uffici giudiziari (1074-B) (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati).

3. PARRI. — Scioglimento del Movimento sociale italiano in applicazione della norma contenuta nel primo comma della XII disposizione transitoria e finale della Costituzione (1125).

**III. Seguito della discussione del disegno di legge:**

PARRI ed altri. — Istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta sul fenomeno della « mafia » (280).

La seduta è tolta (ore 11,25).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari