

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

444^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

GIOVEDÌ 13 LUGLIO 1961

(Antimeridiana)

Presidenza del Presidente MERZAGORA,
indi del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

INDICE

Corte costituzionale:			
Trasmissione di sentenze	Pag.	20583	
Disegni di legge:			
Annunzio di presentazione		20583	
Deferimento alla deliberazione di Commissione permanente		20583	
Presentazione di relazione		20583	
« Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1961 al 30 giugno 1962 » (1413) (Seguito della discussione):			
BARBARO		20605	
BATTAGLIA		20615	
CERVELLATI	Pag.	20616	
GAIANI		20614	
GATTO		20611	
GENCO		20597	
GOMBI		20584	
GRAMEGNA		20617	
MARAZZITA		20608	
MARIOTTI		20609	
MOLINARI		20615	
NENCIONI		20603	
PAJETTA		20619	
PELLEGRINI		20621	
PICARDI		20612	

Presidenza del Presidente MERZAGORA

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

Si dia lettura del processo verbale della seduta antimeridiana di ieri

B U S O N I , *Segretario, dà lettura del processo verbale.*

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

Annunzio di presentazione di disegno di legge

P R E S I D E N T E . Comunico che è stato presentato il seguente disegno di legge:

dal Ministro della pubblica istruzione:

« Aumento a lire 5.000.000 della dotazione ordinaria annua a favore dell'Istituto "Domus Galilaeana" con sede in Pisa » (1640).

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

Annunzio di deferimento di disegno di legge alla deliberazione di Commissione permanente

P R E S I D E N T E . Comunico che, valendomi della facoltà conferitami dal Regolamento, ho deferito il seguente disegno di legge alla deliberazione:

della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Anticipazioni per le spese relative allo espletamento degli incarichi conferiti dal

Ministero del commercio con l'estero allo Istituto per il commercio estero » (1638), previo parere della 9ª Commissione.

Annunzio di presentazione di relazione

P R E S I D E N T E . Comunico che, a nome della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro), il senatore Conti ha presentato la relazione sul disegno di legge: « Conversione in legge del decreto-legge 21 giugno 1961, n. 498, concernente norme per la sistemazione di talune situazioni dipendenti da mancato o irregolare funzionamento degli Uffici finanziari » (1610)

Questa relazione sarà stampata e distribuita ed il relativo disegno di legge sarà iscritto all'ordine del giorno di una delle prossime sedute

Annunzio di trasmissione di sentenze della Corte costituzionale

P R E S I D E N T E . Comunico che, a norma dell'articolo 30 della legge 11 marzo 1953, n. 87, il Presidente della Corte costituzionale, con lettera in data 11 luglio 1961, ha trasmesso copia delle sentenze, depositate in pari data in Cancelleria, con le quali la Corte stessa ha dichiarato:

l'illegittimità costituzionale del disegno di legge della Provincia di Bolzano, riapprovato il 6 ottobre 1960, concernente « norme nella parità dei gruppi linguistici nelle radio trasmissioni » (sentenza n. 46);

l'illegittimità costituzionale della legge regionale siciliana 13 settembre 1956, n. 6, riguardante « l'applicazione della riforma agraria ai terreni degli enti pubblici » (sentenza n. 49).

Seguito della discussione del disegno di legge:

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

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1961 al 30 giugno 1962 ».

È iscritto a parlare il senatore Gombi. Ne ha facoltà.

G O M B I . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, grande importanza assume la discussione del bilancio dei Trasporti, per varie ragioni.

In primo luogo, perchè il problema dei trasporti è oggi in Italia particolarmente attuale, com'è confermato dal piano di riassetto e potenziamento delle ferrovie di cui ci ha dato notizia, in sede di replica alle interpellanze e interrogazioni della settimana scorsa, il ministro Spataro; piano che ha certe dimensioni, certe finalità che nel corso di questo dibattito sono già state in parte esaminate e lo saranno ulteriormente, prima della conclusione.

In secondo luogo, per gli interventi statali che sono stati preannunciati, in determinati settori. Mi riferisco, in modo esplicito, agli interventi relativi allo sviluppo della rete autostradale, agli interventi che si sono avuti lo scorso anno a proposito della disciplina del traffico, con l'emanazione del nuovo Codice, ed infine alla Commissione di esperti esterna all'Amministrazione, nominata dal Ministro, per la riforma dell'Azienda ferroviaria, Commissione che ha da lunghi mesi approdato alle sue conclusioni, oggi rese note.

Infine, vi è un turbamento diffuso, derivante dalla sensazione dell'urgenza di una migliore disciplina del traffico in generale, tale da evitare il susseguirsi a ritmo continuo degli incidenti nell'uno o nell'altro settore, ma segnatamente nel settore ferroviario, che hanno particolarmente commosso la intera Nazione.

Il relatore di maggioranza ha osservato che questi incidenti non sarebbero poi così rilevanti, se si tiene presente il numero dei veicoli e delle persone trasportate, giacchè in altri periodi di tempo si ebbe un tasso di incidenti anche maggiore. Il relatore fornisce anche le percentuali, ma purtroppo molti degli incidenti recenti sono stati letali; e limitarsi a considerare il rapporto tra gli incidenti mortali ed il numero dei veicoli e delle persone trasportate, sia pure tenendo conto del continuo aumento della velocità dei mezzi di trasporto, non mi pare umano e giusto, quanto meno considerando il fatto che la vita umana è quanto di più sacro esista in una società civile.

Altri aspetti, oltre questi che ho brevemente riassunto, potrebbero essere presi in considerazione: per esempio, gli aspetti commerciali e concorrenziali della nostra politica dei trasporti e l'esigenza di una sua dilatazione in rapporto al mercato europeo; ma bastano quelli a cui ho accennato per sottolineare l'importanza e l'attualità di questa discussione; importanza e attualità, peraltro, che non riguardano soltanto questo bilancio, ma che riguardano anche i provvedimenti di cui ci ha dato di recente notizia l'onorevole Spataro. Proprio per questo occorrerebbe, a nostro avviso, non soltanto affidarci a Commissioni di tecnici per l'elaborazione, dall'esterno, di progetti e di direttive di azione, ma anche accettare le continue, disinteressate profferte di collaborazione venute dall'opposizione, in Parlamento, e dai sindacati, nel Paese.

A tale proposito, va ricordato che queste organizzazioni sindacali inquadrano un personale qualificatissimo, qual è appunto quello della grandissima Azienda delle Ferrovie dello Stato, da cui dipendono ben 200 mila persone, tutte coscienti, tutte impegnate, non soltanto in un'attività rivolta alla conquista di un salario o di uno stipendio, ma soprattutto al potenziamento e alla difesa dell'Azienda: e ciò per vari motivi e prima di tutto perchè si tratta di un'Azienda statale.

È questo uno dei motivi ricorrenti della nostra critica, che concorre a motivare il nostro voto contrario a questo bilancio: noi abbiamo sempre inutilmente reclamato che si

fosse solleciti ad accettare le offerte di collaborazione dei sindacati; anzi, noi abbiamo posto in evidenza che questa collaborazione deve essere cercata e sollecitata, oltre tutto, per motivi tecnici di coordinamento. Infatti, i provvedimenti presi per le strade sono connessi in modo così evidente con quelli che debbono essere presi per le ferrovie, che nessuno oggi osa più negare l'interdipendenza dei due settori. Questa interdipendenza imponeva, nel momento in cui si discuteva del problema dello sviluppo stradale, una comparazione concreta con i provvedimenti che erano già in essere e con quelli che erano in corso di elaborazione e che si intendevano adottare ai fini dell'ammodernamento della rete ferroviaria.

Invece, che cosa è accaduto? Abbiamo avuto — ed io me ne dolgo, così come ho già detto in Aula rivolgendomi alla cortesia e all'attenzione del nostro Presidente — un diniego, non so se da parte sua, onorevole Spataro, comunque da parte dell'Esecutivo, alla richiesta precisa, esplicita, venuta da tutti i settori, anzi enunciata dal settore della maggioranza e precisamente dal senatore Armando Angelini, ex Ministro dei trasporti. Tale richiesta tendeva ad ottenere che fossero resi noti i termini di comparazione con le ferrovie nel momento in cui si discuteva il programma autostradale, con evidente riferimento alla relazione che era in corso di elaborazione e che sostituiva il precedente documento (elaborato a suo tempo dal ministro Angelini), relazione di cui veniamo in possesso soltanto oggi. E non è che la richiesta avesse per oggetto un argomento specifico; era soltanto rivolta a conoscere gli elementi necessari ai fini di una comparazione tra le situazioni dei vari settori, prima di prendere delle decisioni.

Ma questo documento non lo abbiamo avuto, e nemmeno in quella sede abbiamo avuto le informazioni che ci erano necessarie e che ci sono state date soltanto la settimana scorsa dall'onorevole Spataro.

Noi denunciavamo tutto questo, perchè non riusciamo a comprendere come, in un ordinamento democratico e repubblicano, l'Esecutivo si possa rifiutare di render noti al Parlamento documenti del genere. Comunque,

sulle conseguenze di questo modo di agire avrò occasione di soffermarmi tra poco.

È venuta poi la relazione Longo-Saraceno-Onida, la quale era già compiuta da alcuni mesi — si badi bene — mentre ci si rispondeva che non vi era nessun documento aggiornato e che quelli che noi invocavamo erano sorpassati: tale relazione porta la data del 14 gennaio. Si dirà che la relazione era stata licenziata in quell'epoca ma che il Ministero l'ha presa in considerazione ed ha deliberato su di essa soltanto in data 23 giugno, se non erro. Ma questo non ha importanza, perchè, ai fini delle decisioni del Potere legislativo e della conoscenza dei rapporti intercorrenti tra le varie provvidenze che si intendevano adottare nell'uno e nell'altro settore, quella relazione poteva essere ugualmente utilissima, restando sempre libero il Governo di accettare o respingere le conclusioni a cui la Commissione era pervenuta.

Tutto ciò non fa altro che aumentare i motivi di critica per il modo di comportarsi dell'Esecutivo, soprattutto dopo che esso era stato stimolato a mantenersi su una strada giusta e corretta, mettendo a disposizione i documenti di cui era in possesso.

Noi, pertanto, soltanto oggi abbiamo potuto prendere visione di questi documenti; il che, ripeto, ci induce a muovere ulteriori critiche al metodo oggi in vigore, poichè noi attribuiamo alla discussione dei bilanci una grande importanza e vogliamo che essa sia fatta seriamente. I deputati e i senatori (in particolare quelli che per la prima volta siedono in Parlamento) credono fermamente nell'utilità delle discussioni parlamentari: essi non possono quindi tollerare che le cose si svolgano in questa maniera.

Badate, onorevoli colleghi, un documento così importante come questo, che sarà costato anche qualcosa al bilancio dei Trasporti, nonchè una certa fatica a tecnici eminenti, deve avere una sua validità, se è vero che il Governo lo assume, quasi nella sua interezza, come piattaforma per lo sviluppo della sua politica dei trasporti, soprattutto nel campo ferroviario. Tale documento era quindi sicuramente assai utile ai fini di un serio dibattito. Invece la relazione, pronta dal 14 gennaio, ci è stata comunicata soltanto 48 ore

prima della discussione. E solo per la gentilezza dei funzionari della Segreteria del Senato possiamo consultarne un'unica copia, facendo la fila. Un collega della maggioranza lamentava di non averla vista addirittura. Ma è possibile? E allora di che discutiamo? Per tutti i motivi che ho detto all'inizio, l'importanza di questa discussione richiedeva la più oculata delle ponderazioni, il più vivace dei dibattiti o degli scontri sulle cose in cui non eravamo d'accordo, proprio perchè ne risultasse la migliore delle conclusioni ai fini dei provvedimenti da adottare.

E poi quando, con un *tour de force* imposto da questo metodo antidemocratico e non razionale dei lavori parlamentari, arriviamo a leggere finalmente questo documento, scopriamo molte cose significative e delle ammissioni che veramente vale la pena di sottolineare. Non sarà stato, per caso, questo il motivo per cui si è ritardato tanto a presentarci la relazione? E voglio sottolinearle talune di esse — la prima di queste è stata anticipata dal collega Solari — soprattutto per il valore che hanno, a conferma della critica che ho iniziato a compiere. La citazione che si trova a pagina 6 della relazione dei tecnici conclude con le testuali parole: « Le recenti importanti decisioni, prese in ordine al problema autostradale, costituiscono l'ultimo elemento di grande rilievo che si risolve in un nuovo elemento di perplessità per quanto riguarda le decisioni da prendere in materia ferroviaria ». Questo è un latino abbastanza chiaro; costoro si trovano di fronte ad un provvedimento che impegna il bilancio dello Stato per mille e più miliardi fino al 2.000 e palesano, nel momento in cui questo provvedimento sta per intervenire, una incertezza ed una perplessità che non può che arricchire la nostra tesi circa l'opportunità da noi prospettata di esaminare in sede comparativa i provvedimenti che si volevano adottare in sede di trasporti stradali ed in sede di infrastrutture per i trasporti ferroviari. Tutto ciò è clamorosamente confermato da questa dichiarazione della triade dei tecnici di fiducia del Governo, cui è stato affidato il compito di fare queste ricerche. E sottolineo questo, che è uno dei punti fondamentali della nostra critica. A pagina

14 della relazione citata si dice ancora: « Appare, dai documenti esaminati dalla Commissione, che il grado di efficienza del complesso rappresentato dai valori sopra riportati », — per inciso, 4 mila miliardi —, « ha subito nel suo insieme una notevole riduzione a causa dell'insufficienza dei fondi che da numerosi anni sono stati destinati alle opere di manutenzione e di rinnovamento. Fanno naturalmente eccezione certi provvedimenti riguardanti, all'incirca, il 10 per cento delle linee fondamentali ».

E a pagina 25 si legge: « Le quali esigenze impongono l'urgente rinnovamento del materiale vetusto e degli impianti antiquati i quali, stando a quanto dichiarano i servizi responsabili dell'azienda, non essendo rinnovati da decenni ed essendo stati oggetto nel frattempo di eccessiva usura, senza una manutenzione adeguata, hanno raggiunto un tale stato di inefficienza da destare serie preoccupazioni sulle conseguenze che possono derivare all'ordinato svolgimento dei treni e sui suoi riflessi negativi ».

Anche questo è un latino abbastanza chiaro, che si fa intendere da tutti: queste conseguenze e questi riflessi negativi sono già tangibili ed hanno nome disastri, morti, vite umane che hanno bagnato del loro sangue le strade ferrate, suscitando commozione generale nel Paese.

Queste cose si scrivevano il 14 gennaio, ma erano state dette anche molto prima di questa data ed il Governo non le ha prese nella dovuta considerazione fino a quando non ha affidato ai tecnici il compito di confermargli se queste cose erano vere e i provvedimenti relativi indispensabili, avendone magari già in tasca la prova provata. È evidente, allora, che il ritardo nell'adozione delle misure proposte dai tecnici ha un significato grave di responsabilità per chi ha retto l'Amministrazione conoscendo questi elementi.

Altra ammissione importante è quella relativa alla vetustà degli impianti fissi e in particolare alla loro usura. La stampa ha ripreso l'argomento, come fosse una novità e si sono fatti quadri, specchietti per i cinquanta o gli ottanta anni di anzianità che hanno questi impianti: in Italia si è proceduto in modo inversamente proporzionale allo

sviluppo della capacità di velocità; in quanto di fronte alle maggiori velocità, l'anzianità degli impianti fissi diventava ancor più perniciosa ai fini della sicurezza.

Oggi queste cose sono all'ordine del giorno di tutta la stampa nazionale, ma il sottoscritto le aveva già dette in sede di discussione del bilancio del 1959-60, e le aveva dette con meticolosità. Noi non vogliamo avere il merito della priorità: queste cose erano state dette anche dai relatori di maggioranza, le cui relazioni lessi compiendo un discreto sforzo: ricordo quella del senatore Corbellini nel 1957 e tante altre. Sono cose acquisite perchè non vi è una categoria, come quella dei ferrovieri, che conosca tanto a fondo i suoi problemi: queste cifre vengono pubblicate sui bollettini sindacali, vengono denunciate nelle assemblee di categoria e un po' dappertutto.

Adesso che si stanziavano 800 miliardi, tutte queste deficienze vengono riconosciute, anche se vi si pone solo parziale rimedio: ma quale rimedio può porsi ai morti, alla svalutazione del prestigio dell'Azienda, che ha dato fiato ai denigratori delle aziende di Stato? A questo si è arrivati perchè non si è voluto riconoscere la realtà e non si è preso in considerazione il problema, di guisa che solo oggi la relazione dei tecnici ci conferma che avevamo ragione.

La sordità da parte della maggioranza e del Governo di fronte a queste nostre osservazioni è una causa delle insufficienze che oggi lamentiamo tutti e che giustificano largamente le critiche che siamo costretti a rivolgere alla maggioranza.

Questo per quanto concerne la relazione dei tecnici, che pure contiene altre ammissioni significative.

Per ciò che si riferisce al relatore di maggioranza, noi troviamo nella sua relazione un linguaggio che ci è più cognito, ci è più familiare, perchè conosciamo il collega Florena e apprezziamo la sua competenza in questo settore; tuttavia, anche in questo ambito, noi troviamo delle ammissioni che ci preme sottolineare, perchè combaciano esattamente con quanto è stato prospettato nella nostra relazione di minoranza, svolta egregiamente dal collega Imperiale.

La prima di queste ammissioni che io prendo in considerazione — non perchè non ve ne siano altre, — concerne il carico delle pensioni, per esoneri politici, sfollamento ed altri motivi, considerato come onere extra aziendale.

In materia, vi erano state, per la verità, negli anni precedenti, delle correzioni sul modo di considerare questi oneri da parte dell'Esecutivo, perchè già si parlava della necessità di andare avanti fino ad escludere completamente tutto quanto non sia effettivamente o non debba essere a carico dell'esercizio dell'Azienda ferroviaria.

È importante che, riconfermando la necessità di andare avanti per questa strada, maggioranza e minoranza si trovino concordi nel giudicare gli oneri extra aziendali, ma io ho sentito fare delle cifre sul peso di questi oneri; c'è una polemica vecchia sui rimborsi che non avvengono al livello dovuto, perchè non si ripara che parzialmente — anche se in misura maggiore che negli anni precedenti e progressivamente sempre in aumento — non si ripara, dicevo, se non in modo sempre insufficiente rispetto agli effettivi oneri extra aziendali sopportati dall'Azienda nella sostanza.

Ma tutto questo, nella valutazione — e qui la relazione dei tre tecnici non è tanto chiara — effettiva delle entrate e delle uscite dell'Azienda, come ha giuocato? Ha giuocato a svantaggio dell'Azienda ferroviaria ed ha dato alimento a tutti coloro che — industrie private e monopoli privati dei trasporti — sono interessati alla denigrazione dell'Azienda statale.

E c'è una responsabilità politica, oltre che un mal costume, nella giusta valutazione degli oneri che vanno attribuiti all'Azienda e di quelli che, invece, andrebbero attribuiti ad altri, in questo caso allo Stato.

Noi rileviamo questo per fare in modo che, finalmente, una parola chiara venga detta su questa presunta o reale — di che entità si tratta è da discutere — passività della Azienda statale.

Una seconda ammissione, sempre in questo ambito degli oneri che non sono attribuibili all'Azienda, è quella che figura a pagina 84 della relazione di maggioranza e che si

ha a proposito degli oneri per gli investimenti patrimoniali; il relatore di maggioranza, ad un certo punto, dice: « ma non deve sostenere a suo carico anche gli oneri relativi ai nuovi investimenti patrimoniali necessari per incrementare o potenziare il patrimonio ferroviario ».

Questa affermazione ci trova perfettamente consenzienti, perchè l'Azienda — come si dice nel suo statuto originario e nel progetto di rinnovo e di riforma della struttura dell'Azienda, presentato dal Governo medesimo — è consegnataria per l'esercizio di questi patrimoni, ma il patrimonio rimane dello Stato e gli investimenti patrimoniali allo Stato devono fare carico, per quanto attiene ai loro ammortamenti. E questi oneri, mi pare sostenga il relatore di minoranza, assommano a 33 miliardi, all'incirca; quanto sembra essere il *deficit* dell'Azienda.

Quindi, è estremamente interessante questa ammissione del collega relatore di maggioranza.

A pagina 92, poi, il relatore di maggioranza ancora fa un esplicito riferimento alla necessità del coordinamento tra strada, rotaia e vie d'acqua. Ricordo che questo terzo elemento, data la scarsa rilevanza ancora oggi dei trasporti fluviali, fu quasi imposto dalla nostra pertinace insistenza nel fare considerare, per lo meno nelle prospettive, l'eventualità di uno sviluppo dei trasporti fluviali. Oggi, sia pure di sfuggita, il relatore di maggioranza, in alcune righe della sua relazione, ne fa cenno. Noi non abbiamo che da compiacerci di questo, perchè sono cose che abbiamo sostenuto nel passato e ci fa piacere che vengano notate anche dalla maggioranza.

Vi è poi, a pagina 101 della relazione di maggioranza, una importante affermazione. Su questo punto io sono in parte dissenziente dal collega Solari, mentre concordo con lui su tutto il resto. Io, infatti, faccio credito completo al senatore Florena della sua buona fede nell'invocare, per l'ipotesi di ridimensionamento della rete ferroviaria, per ciò che si riferisce alla sostituzione degli eventuali tronchi che venissero soppressi, che questo avvenga con mezzi automobilistici gestiti dallo Stato. Adesso la risposta diventa pressante ed è urgente che essa sia data,

chiara e precisa, dal Governo, dall'onorevole Spataro, Ministro dei trasporti. Noi, quindi, non attribuiamo un secondo fine, un fine strumentale, alle dichiarazioni del senatore Florena ed attendiamo questa presa di posizione da parte del Ministro dei trasporti, e cioè che questi servizi vengano gestiti da un ente pubblico.

Abbiamo poi, sempre in materia di coordinamento, e riferendoci a quanto si diceva prima circa la necessità di collegamenti tra strada ferrata, strada normale e via fluviale, anche la necessità di coordinamento nelle costruzioni delle infrastrutture nuove, per esempio in quelle ferroviarie, che tutti, concordemente, da tanto tempo, lamentiamo non siano affidate al Ministero dei trasporti e lasciate invece a certi uffici del Ministero dei lavori pubblici. C'è una giustificazione storica di questo, perchè questo avvenne all'inizio della gestione ferroviaria statale, ma oggi queste cose sono superate o rappresentano solo una remora al coordinamento fra i vari servizi.

Infine il relatore Florena auspica una politica che non sia settoriale. È giusto, perchè i provvedimenti settore per settore aumentano le incertezze, le perplessità, in particolare nell'Azienda ferroviaria. Prendendo provvedimenti distaccati, si aumentano le perplessità, e gli scompensi per settore e settore, salvo poi a sostenere che gli investimenti da farsi nei vari settori debbano essere posti su un terreno di parità e di uguaglianza!

Io non so se adesso, rispetto alle necessità, si possa con facilità assumere che queste valutazioni fra le necessità della strada ferrata e le necessità stradali sono già state fatte, e che quindi sono perfettamente giustificati i 1.100 miliardi per lo sviluppo delle autostrade (di cui poi dirò in seguito; non si sa neppure che tracciati adottare) e gli 800 miliardi destinati invece al settore ferroviario. Mi pare che questo punto, riferito direi quasi come il decalogo della C.E.M.R. di questa Commissione europea, ed accettato e citato dal relatore di maggioranza, contrasti invece con la legislazione che si è venuta attuando per volontà della maggioranza.

Ma ho sollevato questo argomento non tanto per citare quanto è riferito da questa Commissione, bensì per porre in rilievo l'in-

terrogativo cui, alla fine, arriva lo stesso relatore di maggioranza, il quale dice: « Con questa prospettiva sorge in me la domanda: sono sufficienti gli 800 miliardi? » Io credo che la relazione dei tre tecnici abbia già dato una risposta, quella che gli 800 miliardi sono insufficienti. La relazione dei tecnici, infatti, parla di 1.476 miliardi, circa, rispetto a quelle che sono le esigenze.

Le ammissioni che ho ricordato denunciano tutta la perplessità dovuta al fatto che non si conosceva bene quanto si aveva a disposizione o fino a che punto si voleva premere l'acceleratore per il potenziamento, per l'ammodernamento, per il raddoppio dei binari, per il materiale rotabile, per il rinnovo delle strutture, eccetera. L'interrogativo è più che legittimo; ma una risposta, purtroppo, esiste già.

Ho ricordato tutte queste cose, e non starò a citare invece i passi della nostra egregia, io penso, relazione di minoranza, svolta dal collega Imperiale. Il collega Imperiale stesso, infatti, in sede di replica e in modo più organico potrà apprezzare quanto è stato detto pro e contro e darci un quadro della situazione. Io mi propongo, non già di intervenire su tutte le questioni, ma su talune che mi interessa mettere in evidenza, anche in rapporto a quelle che sono le posizioni dei nostri contraddittori.

Tutte queste cose, sia che le abbiamo rilevate dalla relazione dei tecnici, sia che le abbiamo rilevate dalla relazione del senatore Florena, noi le abbiamo sempre sostenute nei nostri interventi sui bilanci dei trasporti. Io non oso sperare che lei, onorevole Ministro, trovi cinque minuti di tempo da dedicare alla lettura dei nostri interventi. Li abbiamo diffusi ritenendo che fosse cosa utile, e vi abbiamo dato una grande evidenza perchè, in una circostanza precedente, la discussione del bilancio dei trasporti del 1959, avemmo una grande assise di parte. Lei lo sa, la destra dice che l'Azienda ferroviaria è amministrata dai « rossi », ma questa è una menzogna; l'Azienda è amministrata dai clericali e dai democristiani. Essendo sotto la presidenza dell'Esecutivo, di cui è titolare il ministro Spataro, non si può certo dire che è amministrata dai « rossi »! Tuttavia noi abbiamo

un'importanza rilevante per la notevole parte di ferrovieri che seguono, sia i sindacati di classe sia anche il nostro Partito nelle sue idealità, nelle sue finalità, nei suoi programmi, nelle sue rivendicazioni concrete ed in quello che il nostro Partito sostiene a vantaggio non soltanto del personale ferroviario ma anche per lo sviluppo dell'Azienda ferroviaria: questo è molto importante. Ebbene, nel gennaio del 1959, prima quindi della discussione del bilancio di quell'anno, noi avemmo, come ho detto, a Bologna, una importante assise dei ferrovieri. Un nostro economista vi svolse una relazione generale e vi intervennero i dirigenti del sindacato appartenenti alla nostra parte e una delegazione del Partito socialista. Gli assunti di quella assise vennero esposti elaborandoli al fuoco del bilancio che ci veniva presentato; fu quindi un momento importante cui annettemmo appunto il rilievo al quale io oso, forse con un peccato di immodestia, riferirmi, per dire che vi sono validi precedenti in proposito. Le cifre e le percentuali non sono gran che cambiate per quello che concerne la vetustà degli impianti fissi o il materiale rotabile o la necessità di sviluppo delle strutture aziendali.

Nel 1961, poi, recentissimamente, quindi, — è inutile ignorarlo, perchè questo è anzi dannoso, — il Sindacato nazionale dei ferrovieri ha svolto la sua famosa conferenza stampa (e dico famosa proprio per l'attualità dei problemi dei trasporti a cui ho accennato all'inizio) che ebbe una certa risonanza; anche in quella sede venne prospettato un complesso di problemi — di cui è documentazione nell'organo di stampa di questo Sindacato — indiscutibilmente valido. Furono avanzate anche offerte di collaborazione ai fini dello sviluppo dell'Azienda e dei piani di potenziamento: si trattava di richieste legittime, ed è stato uno sbaglio averle neglette. E noi facciamo ora questi riferimenti, non già per ragioni polemiche, ma proprio con l'accorata constatazione che si è perduta una occasione valida.

Vedete con quanta spregiudicatezza siamo disposti a riconoscere quali siano i termini su cui noi possiamo intenderci con i nostri contraddittori, e quelli sui quali invece ci

differenziamo. Ebbene, l'atteggiamento nostro e di questa organizzazione sindacale si ispirava appunto ad uno spirito di questo genere, in quell'assise dei ferrovieri e in quella conferenza stampa cui ho accennato. Ripeto ancora che si tratta di un'Azienda statale, e il punto di incontro sui suoi problemi è relativamente più facile con noi che non con altre correnti politiche del resto della topografia parlamentare.

Se vi erano tali precedenti, perchè si è aspettato tanto? Secondo me, a causa di quelle scelte di politica economica che abbiamo già denunciato precedentemente, a proposito di altri provvedimenti. Si voleva far passare ad ogni costo il piano delle autostrade e non era consigliabile che Governo e maggioranza prospettassero prima le esigenze dei trasporti ferroviari. Non credo vi possa essere altra giustificazione, infatti; fu così che si negò la comparazione dei documenti e si recusò l'abbinamento delle discussioni. I nostri colleghi alla Camera dei deputati si riservano, io credo, di chiedere che la discussione del bilancio dei trasporti e del disegno di legge sul piano delle autostrade abbia luogo in sede di Commissioni riunite, affinché i problemi della rete autostradale — il cui piano abbiamo licenziato poche settimane orsono — siano studiati comparativamente con quelli degli altri settori dei trasporti. E se si arriverà all'accettazione di questa richiesta, certo vi avrà giovato anche il contributo della nostra vivace polemica e della nostra tenace lotta, sostenuta in questo ramo del Parlamento, fondata sulla tenace critica di questo metodo errato di comportamento. Metodo che è stato sì dell'Esecutivo, ma che è stato anche della maggioranza che lo ha avallato, per cui anche essa ha assunto le sue responsabilità.

L'impostazione generale anche nostra soffre dunque di questo mancato coordinamento, sia nell'elaborazione sia nell'impostazione della discussione. Ma la colpa non è nostra: noi non conoscevamo questo documento, noi non eravamo al corrente di questi precedenti e degli obiettivi e delle vedute del Governo in materia. E oggi apprezziamo, per forza di cose affrettatamente, prima di tutto le dichiarazioni del Ministro (che fanno-testo, eviden-

temente, e di cui abbiamo copia fotostatica, raccolta cinque minuti dopo che le dichiarazioni erano state rese) e in secondo luogo i risultati della Commissione dei tecnici cui ho fatto riferimento prima. Constatiamo purtroppo che, se questi punti di contatto fossero stati messi in evidenza tempestivamente, avremmo potuto compiere già da prima un'opera più costruttiva ai fini del riclassamento e del potenziamento delle strutture delle Ferrovie e di un migliore coordinamento della politica dei trasporti in genere.

Se questo non è avvenuto, è da imputarsi non a noi; se incidenti anche letali si sono lamentati, onorevole Ministro, la responsabilità non ricade su di noi, ma sulla vostra parte, almeno in grande misura, e sul Ministro dei trasporti.

ANGELINI CESARE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Buon per voi che siete sempre puri!

GOMBI. Non si tratta di purezza, senatore Angelini, ma si tratta di precisare le responsabilità, sulla base della richiesta di provvedimenti, in relazione ai quali lei avrà modo eventualmente anche di ribattere. Il Ministro, a sua volta, risponderà se le conseguenze che io ho tratto siano giuste o no.

Non è quindi questione di purezza o meno; non sarebbe male che al vertice dell'organizzazione dello Stato, al Governo, vi fosse della gente che sapesse e intendesse ovviare ai troppi incidenti che si verificano nel campo dei trasporti, ferroviari o stradali che siano.

Infine, su un altro aspetto particolare vogliamo soffermarci per qualche minuto, ed è l'aspetto che ha praticamente dominato il dibattito che si è svolto in quest'Aula: quello delle linee a scarso traffico, cioè quello dei cosiddetti rami secchi, come sono definite queste linee, con una terminologia fin troppo abusata e fastidiosa.

Discutendo con dei tecnici, mi è stata suggerita un'osservazione che io voglio riportarvi. In qual modo è stato stabilito il coefficiente di esercizio in base al quale si determina se una linea è oggi produttiva o no? Mi è stato fatto osservare che con ogni probabilità il parametro preso a base della va-

lutazione è stato quello delle partenze e degli arrivi del traffico merci e passeggeri che si svolge tra una stazione e l'altra. Bisogna però considerare che su quel tronco ha una influenza determinante anche il traffico che proviene da molto più lontano e che è diretto molto più lontano, e non mi sembra che tale traffico possa essere considerato con facilità. Tanto per fare un esempio: se arrivano degli agrumi dal meridione destinati al nord, magari ad altri Paesi europei, non vengono considerati nella valutazione del coefficiente di esercizio di una determinata relazione di traffico locale, ai fini della determinazione di una eventuale soppressione.

Dobbiamo altresì sostenere, come del resto hanno fatto i colleghi socialisti, che non è vero che noi siamo di una intransigenza assoluta nel respingere l'opportunità della soppressione delle linee a scarso traffico; noi reclamiamo soltanto una maggiore ponderazione in sede di valutazione. C'è, per esempio, una sua frase molto generica, onorevole Ministro, nelle dichiarazioni che ha reso qui la settimana scorsa, frase che nella sua genericità può dire molto ma può dire anche molto poco. Lei infatti ha detto che « comunque sarà valutata l'opportunità eccetera »; ma noi non vogliamo che sia valutato soltanto il modo con il quale si debba provvedere alla sostituzione della linea che si vuole sopprimere, vogliamo che effettivamente sia considerato attentamente se per quel malato non c'è proprio più niente da fare. Molti dei colleghi intervenuti nel dibattito hanno sostenuto che non si tratta affatto di malati, di moribondi, bensì di gagliardi e baldi giovani con una robusta circolazione. Però le cifre sono le cifre, a patto che non siano viziate da errati calcoli dei coefficienti di esercizio, così come ho osservato prima; e le cifre ci dicono che quando si comincia a superare quel famoso rapporto di 3, che alcune volte raggiunge persino il livello di 8 o di 12, non è che si possa con facilità sostenere che non si tratti di rami secchi. Il problema è di vedere, nel contesto della situazione economica locale e nel quadro generale dei traffici ferroviari nel nostro Paese, se non siano da addossare delle responsabilità a chi non ha provveduto al potenziamento, al miglioramento di

quel tratto di linea, mettendolo in condizioni di assolvere meglio alla sua funzione di collegamento.

Comunque, ripeto, da un accurato ed approfondito esame di tutte queste condizioni deve scaturire l'eventualità o meno di una soppressione. Ma ciò che vogliamo sottolineare è che innanzitutto venga prospettata la eventualità di un ammodernamento e di un potenziamento, nonché della rettifica dei tracciati se necessario, così come sostengono i tecnici nella relazione consegnata al Governo. Secondo: che venga fatta salva comunque la gestione pubblica del servizio. Facendo credito alle dichiarazioni del senatore Florena, aspettiamo che il Governo si pronunci esplicitamente su questo punto. Terzo: che vengano consultati gli enti locali e le categorie interessate, inquadrando i provvedimenti da prendere nella politica del piano di sviluppo economico regionale, che pure è una timida e reticente iniziativa della maggioranza e del Governo. So già qual'è la controdeduzione: ma come volete immischiarvi, nella determinazione di provvedimenti che hanno bisogno di essere presi a tamburo battente, in una serie di valutazioni così complesse come quelle del piano economico regionale, per poi ricavarne queste conclusioni operative? Ma, prevedendo questa controdeduzione, noi abbiamo anche l'antidoto: non è che si possa saltare, negligenza, questa considerazione che ha un suo valore; non è che, per l'impossibilità di seguire al mille per mille questa impostazione, si debba saltarla del tutto. Bisogna adeguarsi a queste esigenze. L'onorevole relatore di maggioranza dice che i provvedimenti presi in Sicilia, d'accordo con il Governo della Regione, osteggiati in un primo momento, furono poi benedetti perchè avevano prodotto dei benefici. Ma io devo riferirmi alla mia provincia, dove si pensa di fare queste considerazioni sull'utilità o meno dell'impostazione della soluzione da dare al problema dei rami secchi in rapporto all'ambiente economico e dove, direi, siamo tirati quasi per i capelli a seguire questa impostazione. Comunque, non solo per arrivare alle conclusioni cui arrivano quegli enti locali, ma per intervenire con saggezza, valutando, comparando e scegliendo, il metodo è questo e questa è

una rivendicazione costante nostra con una finalità democratica ben precisa: noi rivendichiamo che, prima dei provvedimenti infrastrutturali, sia indispensabile l'elaborazione di un disegno generale di sviluppo economico della Nazione, in dipendenza del quale e inquadrando nel quale si giustificano tutte le provvidenze che si possono prendere nei settori specifici delle relazioni di traffico e dei trasporti in generale. Queste sono le condizioni alle quali noi accediamo con prudenza, e fatte le preliminari indagini per vedere come sia stato attribuito questo coefficiente di esercizio. Ed a queste condizioni, con il tentativo di ammodernare anche quanto si ritiene che sia da sopprimere se certe valutazioni sul contesto economico locale lo consigliano, che venga fatta salva la gestione pubblica, che vengano consultati gli enti locali e le categorie interessate con quella finalità da armonizzarsi col piano di sviluppo economico generale, si può accedere anche alle valutazioni che vengono sollecitate dalla relazione e dal Governo.

Il secondo argomento, non più in sede di critica al Governo ma di prospettazione di esigenze, è quello che si riferisce ai trasporti operai. Vorrei sapere quanta parte degli 800 miliardi prospettati, come investimenti di più o meno lunga scadenza, andrà a lenire le sofferenze

— bisogna chiamarle tali — di una categoria particolare di utenti della strada ferrata, gli operai. Questi viaggiano — è stato già documentato in varie circostanze — in veri e propri alveari umani; siate pur certi che tutte le carrozze in legno che si dice che debbano essere abolite e che il materiale che ha più di 80 anni sono adibiti al trasporto di questi « sciagurati ».

Ora, che noi facciamo i treni belli, Settebello o altre cose, e non comprendiamo una bonifica in questo campo, è assurdo; ma io non ho intravisto, nè nella relazione di maggioranza nè in quella di Saraceno, un cenno che si riferisca a tutto questo. E la cosa non riguarda solo il materiale rotabile, ma gli impianti su cui deve scorrere questo materiale, impianti che non consentono che limitate velocità; la cosa riguarda anche gli orari ed ha una sua grande importanza, perchè si tratta di migliorare le condizioni dei trasporti operai e precipuo obiettivo dovrebbe essere quello di farli viaggiare, non solo in modo più confortevole, ma in modo più rapido, perchè la principale delle sofferenze sopportate da questi utenti, che sono centinaia di migliaia e pagano come tutti gli altri per essere serviti peggio, la principale delle sofferenze cui bisogna porre rimedio, è quella della decurtazione forzata del periodo di tempo libero che dovrebbero avere a disposizione.

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

(Segue G O M B I) . Questo è un problema che riguarda il Governo. Non è giusto che ci siano cittadini che possono godere della norma, ormai accettata universalmente, delle otto ore di lavoro e altri che, pur avendo salari adeguati a questa norma, tuttavia lavorano effettivamente sedici e anche diciotto ore al giorno, perchè anche il viaggio è lavoro ed è il lavoro più faticoso. Ognuno di noi sa che cosa significa lasciare la capitale in questo luglio afoso per tornare in provincia con otto o nove ore di treno, e parlo dei

treni su cui viaggiamo noi. Mettiamoci nelle condizioni di un operaio di Crema che, attraverso la linea che va a Treviglio e a Milano, si porta alla Breda, ai cantieri edili e nelle altre officine della capitale lombarda: viaggia su alveari umani, privi di aria, di igiene, di servizi. Questi operai si alzano alle 4 del mattino, per rientrare alle dieci e alle undici di sera.

Questo è un problema che non può essere negletto, è un problema che deve entrare in buona sostanza nell'utilizzazione di questi

800 miliardi e, se non lo farete, male ve ne incoglierà, perchè questa gente a questo vuole che si provveda. Ci possono essere diversi mezzi di intervento. A chi incombe l'obbligo di far rispettare le otto ore di lavoro come norma generale per tutti i cittadini della Repubblica? Allo Stato, e non può lo Stato, aiutato dagli enti locali, fare qualcosa di simile a quello che taluni comuni e provincie fanno già per i bambini che vanno a scuola, raccogliendoli nei luoghi di origine per portarli a destinazione? Non si potrebbe fare altrettanto per portare gli operai che cercano lavoro nelle metropoli industriali, a Genova, a Milano, a Torino? Questo era il secondo problema che mi interessava mettere in evidenza.

Il terzo è quello del rilievo che otterrà, sempre nell'utilizzazione di questo insufficiente investimento, l'eliminazione dei passaggi a livello. Per sedicimila chilometri di rete ferroviaria abbiamo 16 mila passaggi a livello: un passaggio a livello per chilometro. Vi è una diversa graduatoria — vi sono dei dati in merito che sono anche noti — e vi sono, intanto, 1600 passaggi a livello o qualcosa di simile, che sono incustoditi. È vero — si dice — che si tratta di quei passaggi a livello attraversati da viuzze quasi private, di campagna e così via; ma stiamo attenti, anche da questo punto di vista! Con la meccanizzazione e gli effetti « benefici » del M.E.C., in mano dei contadini arriva anche qualche trattore, arriva anche qualche mezzo meccanico; nè, se si tratta di buoi o di bufali, la cosa è diversa, nell'attraversamento di un binario!

Ma non è solo su questo aspetto che voglio, più o meno ironicamente, richiamare l'attenzione del Governo. Intendo parlare di tutti i passaggi a livello, comunque essi siano; vi è una frase della relazione in cui si dice che siccome i manufatti e gli impianti che sarebbero indispensabili per passaggi sopra elevati o altre soluzioni sono di tale mole — e noi lo riconosciamo — che bisognerebbe investire una cifra così colossale, per cui in un tempo prevedibile, a breve distanza, sarà difficile l'intera eliminazione del fenomeno, bisogna pensare in parte a questo e in parte al miglioramento dei servizi di segnalazione,

alla riduzione del tempo di chiusura e così via, per quanto concerne la sicurezza ed altri aspetti.

P I C C H I O T T I. Ora se ne occupano anche loro! Ma nel 1953 me ne sono occupato io e mi hanno rimandato all'A.N.A.S., come al giuoco dell'oca!

G O M B I. Ma in che modo se ne occupano? Quello che voglio prospettare è che questo aspetto dovrebbe avere un carattere ed una rilevanza tali da imporsi come uno degli aspetti preminenti, avendo un grado di priorità quasi assoluta ai fini della sicurezza del traffico.

E non credo sia dovuto a coincidenze fatali il ripetersi così convulso proprio di questi incidenti, dovuti anche all'esistenza tanto vasta di questo mezzo di disciplina del traffico, largamente superato dagli avvenimenti, dall'intensità e dalla velocità della circolazione, eccetera. Perchè poi piovono, onorevole Ministro Spataro — come leggo sulla stampa di oggi — i fulmini sui ferrovieri, i quali possono, anche loro, sbagliare, l'ammetto, e vengono condannati, come ad esempio quelli per la disgrazia del Tiburtino. Ma io non so se, per quanto attiene all'aumento di traffico di cui non hanno colpa, all'aumento di velocità, all'invecchiamento (in modo inversamente proporzionale) degli impianti fissi e del materiale rotabile, allo sfruttamento ulteriore (uno dei motivi, ed è l'argomento cui arriverò fra poco, delle agitazioni) dovuto proprio all'eccessivo orario di lavoro dei ferrovieri, sottoposti, per mancanza di un sufficiente numero di agenti, ad accollarsi molte ore di lavoro in più e molte ore di straordinario, per quanto attiene a tutti questi motivi, dicevo, e per tutti questi motivi, non so davvero se un giudice imparziale non potrebbe trarre la conclusione che poca parte può essere attribuita alla responsabilità personale e molta, invece, a quella generale e politica.

Ma, nel campo dei passaggi a livello in particolare e di quelli incustoditi o custoditi male ed a distanza, mi pare che le responsabilità non siano più di nessuno, ma solo dell'Amministrazione, intesa in chi ha responsabilità

politica per provvedere al superamento di queste insufficienze.

Concludo, comunque, questo argomento, reclamando che venga posta in essere una graduatoria, per cui il passaggio a livello abbia un'importanza che lo collochi al vertice della graduatoria stessa.

Passo, infine, alle agitazioni ed allo sciopero. Ho seguito un pochino la polemica di questi giorni ed ho visto quanto l'ingegner Rissone, direttore generale dell'Azienda, ha fatto pubblicare — mi pare anche nei luoghi di esercizio, nelle sedi dei sindacati dei ferrovieri — ho visto la sua polemica circa il rispetto delle cose pattuite a suo tempo e, quindi, la denuncia, non di Degli Esposti dei comunisti o dei socialisti che dirigono il sindacato unitario, ma anche degli altri sindacati, contro il Ministro ed il Governo che quei patti non hanno applicato.

Ora, siate un po' sensibili al fatto che queste denunce vengono fatte da tutti i sindacati! Tutti, nessuno escluso, tranne uno dei funzionari che, mi pare, ha accettato di conversare con il Sottosegretario Angelini e che, mi pare, su una certa base abbia trovato un accordo.

Bene, il rispetto degli orari e delle piante organiche ha un'importanza decisiva ai fini anche del buon funzionamento del traffico, e siccome possono essere messi in relazione anche alla sicurezza del medesimo, io non vedo perchè nell'interpretazione delle norme che erano state concordate, superando tutto questo, non ci si possa trovare in accordo con le esigenze dei ferrovieri. In tutte le relazioni, in tutti i discorsi dei vari Ministri dei trasporti che si succedono a quel posto, vi sono sempre delle buone parole per i ferrovieri. Bravi per questo, bravi per questo altro, pieni di spirito di abnegazione, ma poi non si accolgono le loro sacrosante rivendicazioni, che sono proprie di tutti i sindacati, ed allora i ferrovieri scioperano: e poi certa stampa dirà che vi è disagio nel Paese e che l'Azienda ferroviaria è in mano alle sinistre.

No, bisogna giungere a una soluzione in questo campo per quanto riguarda le piante organiche, con tanta gente che deve essere riqualficata e che aspetta di entrare nei ruoli, e poi vi deve essere il rispetto degli orari

e delle ferie per questi lavoratori, perchè se soffriamo noi, come utenti normali, anzi privilegiati, immaginate quel che soffrono quei poveri macchinisti e bigliettai che lavorano con orari gravosi, in periodo di ferie e facendo troppi straordinari.

Va, comunque, da parte nostra, il saluto a questi scioperanti in lotta e l'augurio che essi possano conseguire, integre e complete, le loro rivendicazioni di carattere generale.

La penultima parte si riferisce alla navigazione fluviale, che io ho trattato varie volte e che vedo come a fatica entri nelle considerazioni del nostro bilancio dei Trasporti. Questa è una parte troppo piccola, per ora, nei capitoli del nostro bilancio, è una parte, però, che deve avere uno sviluppo se, come abbiamo fatto per altri aspetti della politica dei trasporti, ci affidiamo ai tecnici.

Ora io desidererei che, una volta per tutte, venisse chiarito se è vero quel che sostengono i tecnici in materia, per cui il trasporto fluviale, soprattutto di certe merci, in particolare pesanti e povere, sia vantaggioso rispetto a qualsiasi altro tipo di trasporto, se ci sia cioè un rapporto tra trasporto fluviale e trasporto su strada da uno a tre, vale a dire che quello che costa tre su strada, costerebbe uno sull'acqua.

Allora se è vero questo e se le finalità generali della nostra politica economica e della politica dei trasporti in particolare tendono alla riduzione dei costi dei trasporti, per la loro incidenza evidente sul costo dei prodotti trasportati, io non capisco perchè ci sia tanto gesuitismo. Parole ne sono state spese tante ma restano parole e non si traducono in fatti. Parlo soprattutto delle possibilità dei trasporti fluviali nella Valle Padana. Noi spendiamo circa 1.000 miliardi nel campo autostradale e non si trovano i 23, 24 miliardi che ci vogliono per attuare una legge dello Stato, per realizzare il canale Milano-Cremona-Po, e quindi dare un avvio fondamentale, dare una spina dorsale alla navigazione fluviale, in modo che i trasporti dall'Adriatico arrivino veramente prima a Milano e poi alla Svizzera e al centro Europa. Lo hanno sostenuto l'onorevole Ripamonti all'altro ramo del Parlamento, e qui il collega Pajetta e il relatore Genco nella sua relazione al precedente bilancio; lo hanno so-

stenuto il senatore Buizza e tanti altri ancora. Io non comprendo perchè non si ponga mano a quest'opera.

Io chiedo dunque, in primo luogo, un chiarimento serio, una risposta precisa sull'assunto tecnico di questo vantaggio derivante dai trasporti fluviali; in secondo luogo, chiedo come il Governo intenda provvedere. Le antinomie sono tutte superate, siamo tutti d'accordo che la realizzazione di questa via fluviale dei trasporti deve avere intanto un inizio e che in seguito verrà anche il resto. Nessuno osteggia la realizzazione di un vero sistema; ai problemi più gravi si penserà in seguito, ma intanto diamo un avvio. Anche questo va considerato nel piano dello sviluppo economico della regione e della Nazione, senza artifici, senza invenzioni, senza necessità di nuove leggi o nuove assegnazioni, ma applicando una legge dello Stato valida per un'intera zona, la bassa Valle Padana, che va sempre più deprimendosi, e sempre più reclamando trasformazioni economiche, ivi comprese le trasformazioni industriali dei prodotti agricoli; ma con mezzi di trasporto che siano concorrenti alla validità di questa prospettiva di trasformazione economica, cioè con mezzi a basso costo.

Tutto questo deve essere considerato in una organica politica dei trasporti, per cui chiedo esplicitamente che il ministro Spataro ci dia una risposta.

Ho l'onore di leggere (ma il Ministro già ne conosce il testo) un ordine del giorno che il Consiglio provinciale di Cremona, del quale faccio parte, all'unanimità ha accettato in data 12 giugno 1961, e del quale praticamente faccio mio il contenuto. L'ordine del giorno è il seguente:

« Il Consiglio provinciale, accogliendo la proposta del proprio Presidente perchè, con la fusione dei vari ordini del giorno presentati, sia formulato concordemente da tutti i gruppi consiliari un unico voto per l'attuazione della grande via navigabile da Milano a Venezia, dalla quale la provincia di Cremona e vaste regioni d'Italia trarranno nuova prosperità; richiamato l'ordine del giorno già approvato nell'adunanza consiliare del 26 gennaio 1959, perchè da parte del Governo non siano più frapposti indugi nel dare ese-

cuzione alle leggi relative alla costruzione del canale navigabile Milano-Cremona-Po, con l'aggiornamento della spesa prevista dai progetti a suo tempo approvati; mentre prende atto della volenterosa iniziativa assunta dal senatore Bruno Gombi con la presentazione del progetto di legge n. 1353, auspica che finalmente lo Stato provveda a dare pronta attuazione alla legge 24 agosto 1941, n. 1044, prorogata con la legge 10 marzo 1955, n. 102, per l'esecuzione dei lavori di un primo tronco (Milano-Po) della linea navigabile di 2ª classe Milano-Venezia ».

È ancora una testimonianza unitaria, valida, è ancora una perorazione; ma occorrono una conclusione e una risposta.

Un'ultima questione, quella che riguarda gli impianti di Cremona. Onorevole Spataro, c'è una commissione interna, in quella stazione, che è molto attiva nel fare delle rivendicazioni. Una delegazione di tale commissione, accompagnata da chi vi parla, venne ricevuta dal suo predecessore, il ministro Angelini. Sollecitamente e diligentemente l'onorevole Angelini inviò sul posto l'attuale Direttore generale delle Ferrovie dello Stato, l'ingegner Rissone, il quale rilevò ciò che era stato obiettivamente ed onestamente prospettato nei documenti con i quali si chiedeva il soddisfacimento di tali rivendicazioni; constatò l'esistenza di esigenze, che consistevano nel miglioramento dell'impianto del deposito locomotive, dei servizi di segnalazione e bloccaggio, della manutenzione degli impianti patrimoniali esistenti, delle case per ferrovieri, eccetera. Ebbene, delle provvidenze che vennero deliberate dopo aver constatato tali necessità, una parte è stata già realizzata ed una altra è in corso di realizzazione, benchè molto lentamente; ma ciò che soprattutto preoccupa è che, mentre si riteneva di aver raggiunto un'inversione di rotta, e una rivalutazione di questo insieme di impianti, sia del deposito locomotive, sia delle officine di armamento, trasformazione, e riparazione, oltre allo sviluppo delle dette linee di traffico che da Cremona si dipartono, oggi si parla anche là di rami secchi da recidere.

Noi mettemmo in evidenza come lo sviluppo della navigazione fluviale (solennizzato lo inizio dei lavori del porto fluviale di Cremo-

na, con la presenza del Presidente della Repubblica) non avrebbe limitato il traffico della rete ferroviaria. Non è vero infatti che la concorrenza tra i due sistemi viari sia tale da impedirne la coesistenza; al contrario, in tutti i Paesi del Centro-Europa dove la rete fluviale consente un ampio sviluppo di quei trasporti, si registra un notevole traffico parallelo su strada ferrata.

Fatto presente tutto questo, credevamo che si sarebbe finalmente dato corso alla nuova politica. Con sorpresa adesso sentiamo suonare il campanello d'allarme che ci avverte che nel progetto dei cinquemila chilometri da considerarsi a scarso traffico vi sono incluse le due relazioni concernenti la Cremona-Castelvetro-Piacenza e la Cremona-Codogno-Pavia, entrambe afferenti a centri con forte movimento soprattutto di studenti che si recano a Pavia per frequentare il Ghisleri e la Università, o che vanno alla facoltà di agraria di Piacenza (nella nostra provincia abbiamo numerosi istituti di agraria), ma anche di operai che si trasferiscono in entrambe le città o che vengono a Cremona.

La ventilata soppressione della Cremona-Fidenza, inoltre, non tiene presente l'interesse turistico di quel luogo di cura termale, che è Salsomaggiore e del suo collegamento con Brescia.

Questi elementi ci fanno concludere che questi tronchi non debbono affatto considerarsi dei pesi morti, ma al contrario, presupposti necessari per lo sviluppo futuro dei traffici delle zone del cremonese e per il miglioramento delle condizioni di vita di quelle popolazioni, alle quali è necessario appunto un rapido collegamento con Venezia, da un lato, e con Genova, Ventimiglia e la Francia dall'altro, con Brescia e il Brennero a Nord e con Salsomaggiore a Sud.

Oggi si ha la sensazione, come ho detto, di un'inversione di rotta. Essendoci questi timori, fondati o meno io non so, io chiedo che, in sede di indirizzi generali, si riconoscano le esigenze della nostra città. Essa è stata definita depressa, in base alla legge relativa, che implica questa bruttissima definizione; la nostra plaga, un tempo fiorentissima, ha necessità di maggiore collegamento, di traffici sempre più vasti per operare la

propria trasformazione economica. Essa ha bisogno di rapidità nelle comunicazioni per facilitare il trasferimento della mano d'opera eccedente o espulsa in forza delle condizioni infernali in cui si vive e si lavora. Non si aggiunga lo Stato a quanto di obiettivo si deve già lamentare, a quanto di negativo il comportamento dei padroni, in parte, o cattive impostazioni economiche, hanno determinato; non si aggiunga lo Stato a mortificare ancora di più una popolazione e una plaga, che hanno invece il diritto di essere diversamente considerate.

In proposito, ho anche presentato delle interrogazioni, ad alcune delle quali aspetto ancora la risposta. Ma ripeto ancora la domanda: perchè Cremona deve essere considerata la Cenerentola anche nell'assegnazione di fondi per la costruzione di case ai ferrovieri? Di fronte a circa 800-900 agenti, ci sono 12 alloggi per i ferrovieri. Molti provvedimenti che sono andati in esecuzione hanno escluso via via Cremona, malgrado precise assicurazioni del suo predecessore, onorevole Spataro; Cremona, come tutte le altre città, ha dei precisi diritti, e gli agenti ferroviari di Cremona non sono secondi agli altri. Bisogna quindi dare questa assegnazione di fondi, che sia sufficiente per la costruzione di case adeguate per i ferrovieri. Ma Cremona ha soprattutto da reclamare dal Governo serietà nell'applicazione delle cose concordate, altrimenti i cremonesi capiranno molto bene chi è che ha ragione in questa vertenza da cui trae origine lo sciopero di domani e daranno subito torto al Governo se continuerà a comportarsi nei confronti dei ferrovieri cremonesi così come si è comportato fino ad oggi. Vorrei pertanto sommamente chiedere un suo intervento, onorevole Ministro, affinché in mancanza di provvedimenti generali vengano almeno concessi per intanto quei terreni di proprietà dell'Amministrazione ferroviaria che sono stati richiesti da due cooperative edilizie per ferrovieri (terreni che per la loro ubicazione non sono appetibili da nessuno che non sia ferroviere) onde si arrivi sollecitamente alla conclusione. Delle trattative già sono state avviate con l'ausilio del sottosegretario Angelini, che cortesemente si è prestato: speriamo vadano presto in porto.

Onorevole Ministro, in questo mio intervento ho trascurato la riforma di struttura dell'Azienda, poichè una tale trattazione avrebbe richiesto più del tempo consentito.

P R E S I D E N T E . È già trascorso il tempo a lei concesso.

G O M B I . Lo so, le chiedo scusa e mi avvio subito alla conclusione.

Dicevo che ho trascurato il problema della riforma di struttura dell'Azienda, ma altri colleghi, e particolarmente il relatore di minoranza, ne tratteranno e tireranno le debite conclusioni.

Le cose che ho messo in evidenza, però, sono più che sufficienti a motivare la nostra opposizione di fondo a questo bilancio, onde dobbiamo dichiarare che il nostro voto non sarà favorevole per tutti i motivi che ho avuto modo di esporre ed anche per quelli che non ho potuto, per mancanza di tempo, sottolineare. (*Applausi dalla sinistra*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Genco. Ne ha facoltà.

G E N C O . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, avrei voluto iniziare affermando che la discussione di questo bilancio si svolge in maniera un po' affrettata, ma gli ottanta minuti presi dall'intervento del collega Gombi mi inducono non tanto a cambiare parere quanto ad esprimere sommessamente l'opinione che questo bilancio poteva essere preventivamente discusso in maniera più approfondita in sede di Commissione, dove invece ciò non si è potuto fare a causa della rapida iscrizione all'ordine del giorno dell'Assemblea.

Noi abbiamo avuto soltanto tre giorni fa la relazione del collega Florena e, ponderosa come è, non abbiamo neanche potuto leggerla tutta e meditarci sopra. Il collega Florena, da par suo, con la sua esperienza profonda in materia ferroviaria, ha fatto una pregevolissima e ponderosa relazione, ricca di dati, tanto che se li volessimo esaminare tutti rischieremo di impiegarci delle ore. Noi però non abbiamo neanche avuto il piacere e l'onore di avere il Ministro in Commissione, mentre noi

riteniamo che un bilancio come questo doveva essere discusso prima in Commissione, alla presenza del Ministro, e, successivamente, portato all'esame dell'Assemblea. Comunque, pazienza; se Dio vuole, sarà per il prossimo anno.

Io non so come abbia fatto il collega Solari a prendere conoscenza del rapporto presentato dai tre esperti, Longo, Saraceno e Guida...

S O L A R I . In Segreteria.

G E N C O . Ma io domando e dico se è possibile che un documento di questa specie non possa e non debba essere stampato in più copie da distribuirsi quanto meno ai membri della Commissione competente, i quali oggi sono costretti a discutere un po' a vuoto su questi temi.

Comunque, non vorrei che il professor Saraceno avesse, nella sua relazione, portato una certa sua mentalità, da me conosciuta in occasione di un Congresso di ingegneri a Milano, tenutosi una dozzina di anni fa, allo indomani dei tragici fatti di Melissa, quando disse che era preoccupato di quello che poteva avvenire in Italia nella bilancia dei pagamenti se il potere d'acquisto della classe operaia meridionale fosse stato elevato per un miglioramento rapido del tenore di vita. Ed io, da buon meridionale, protestai vivacemente; anzi, andai un po' oltre il consentito, nell'ambiente ospitale di Milano: vi era anche il nostro Presidente, senatore Corbellini, il quale potrà dire che ci mancò poco che non mi scaraventassero dalla finestra. Era una protesta del Mezzogiorno, da tutti compreso, accarezzato, ma non ancora soddisfatto nella sua sete di acqua e di giustizia, di quella sete di cui parlava Imbriani alla Camera più di mezzo secolo fa. Ora, i tre professori sono stati chiamati al capezzale della grande malata, le Ferrovie dello Stato e speriamo che non accada quello che accade per i comuni malati, perchè quando si ricorre ai grandi clinici, vuol dire che l'ammalato è in condizioni disperate e di solito in quelle condizioni muore, mentre poi la colpa si dà ai grandi medici. Non è, questo, il caso delle Ferrovie dello Stato, delle quali tutti si occupano. Ho qui lo

ultimo numero di « Gente » in cui è riprodotto un articolo a firma del ministro Spataro; anche il settimanale « Oggi » ha presentato un servizio a puntate su 6 o 7 numeri sull'organizzazione delle Ferrovie, sui guai e sulle malattie delle Ferrovie, traendone una data diagnosi: perchè tutti, evidentemente sono autorizzati a fare delle diagnosi. Ma la prima cosa da farsi, signor Ministro, è organizzare il Ministero. L'ho detto altra volta: il Ministro fino a questo momento non ha fatto niente altro che il Presidente del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie; adesso si vuol rendere autonoma l'Azienda, e quindi il Ministro dovrebbe fare il Ministro dei trasporti. E, a mio parere, come accade in tutte le Nazioni civili, (siamo anche noi una Nazione civile, ma siamo ancorati a concezioni passate, come è stato qui dimostrato ieri dalla discussione del disegno di legge per l'ingresso dei diplomati nelle Università, in cui si sono invocati il peso della tradizione e gli studi umanistici; io, che provengo dal liceo, ho preso posizione contro questo modo di pensare e la legge è passata, come doveva passare), si dovrebbero adeguare le strutture del Ministero ai moderni bisogni. Ma queste cose le diciamo da una dozzina di anni e non vi è ancora barba di Ministro, per autorevole che sia, che abbia il coraggio, sia pure lottando con i suoi colleghi, di prendere in mano questa questione, e di adeguare le strutture del Ministero alle moderne concezioni ed alle esigenze dei tempi. Nelle altre nazioni il Ministro dei trasporti si occupa dei trasporti ferroviari, stradali, aerei e della navigazione interna e costiera, mentre in Italia il titolare del Dicastero si occupa soltanto di ferrovie statali e concesse e non si occupa dei trasporti su strada e della motorizzazione, perchè la motorizzazione tende a sfuggire dalle mani del Ministero dei trasporti, com'è dimostrato dall'esistenza di quell'Ispettorato generale del traffico, alle dipendenze del Ministero dei lavori pubblici, che non capisco che cosa ci stia a fare. Perciò in materia di traffico tutti dettano legge: l'Ispettorato generale della motorizzazione e l'Ispettorato del traffico, di guisa che i poveri utenti che si trovano di fronte a due o tre giorni successivi di vacanze, non possono circolare con gli au-

tocarri e debbono supplicare questo o quell'altro per ottenere il permesso di lavorare con gli automezzi da trasporto, per i quali, pure, pagano fior di tasse di circolazione.

E parliamo del disavanzo. Onorevole Ministro, io ho detto all'amico Florena che, manco a farlo apposta, nella tabella dei coefficienti di esercizio delle principali reti europee manca l'Inghilterra. E l'ho detto a ragion veduta, perchè la sera del 1° giugno scorso io mi trovai a Londra ad un pranzo offerto dal Ministro degli esteri inglese al Consiglio d'Europa, del quale avete voluto mandarmi a far parte, e mi trovai tra un Ministro e un altro. Quello di sinistra era una signora e non potei intavolare una discussione perchè non ci capivamo. L'intavolai allora in francese con quello di destra, che era il Ministro inglese dell'aviazione, civile e militare. Parlammo del più e del meno e ad un certo momento il discorso scivolò sulle Ferrovie.

Domandai: come state con le Ferrovie? Cento milioni di sterline di disavanzo. Onorevole Florena, ne prenda atto: al cambio attuale della sterlina, sono qualcosa come 175 miliardi. Dissi: allora stiamo meglio noi che abbiamo un *deficit* della metà; e che cosa intendete fare? In Italia voi che farete, mi chiese a sua volta? In Italia, risposi io, c'è qualche bello spirito che pensa di togliere qualche tronco ferroviario (anche l'amico Solari è tra questi). Noi non li toccheremo mai, disse il Ministro inglese, perchè le Ferrovie servono per la povera gente che lavora; i ricchi vanno in automobile.

Signori miei, ho già spiegato come la penso circa il problema dei cosiddetti rami secchi, che poi secchi non sono proprio e mi piace qui cogliere in contraddizione il senatore Solari e il Governo o, se vi piace di più, il Governo e il senatore Solari; perchè i casi sono due: o voi credete, amici del Governo, e senatore Solari, che le nostre zone depresse si possano vivificare e redimere, ed allora sono utilmente e bene spesi i miliardi della Cassa per il Mezzogiorno e di tutti gli altri interventi, o voi, a questo fenomeno di risanamento della nostra economia non credete, e allora evitiamo di continuare a buttare miliardi e lasciamo che quelle terre,

come pascoli incolti, vadano letteralmente in rovina.

Se quelle terre, come dovrebbe essere, come è, come sarà, perchè al di sopra della volontà di tutti c'è la nostra volontà, sono destinate ad un migliore avvenire, allora è chiaro che un'economia migliorata, tonificata, potrà anche giustificare e a sua volta tonificare le Ferrovie che la servono. È la solita questione dell'uovo e della gallina. Se voi, invece, sopprimete le linee, anche sostituendole con altri mezzi, aggraverete la situazione di quelle zone, perchè, caro Solari, tu l'hai detto ieri, e io lo riaffermo, il divario tra il Settentrione e il Mezzogiorno, anzichè attenuarsi, è cresciuto in questi ultimi anni, e questo è dimostrato dall'esodo continuo dei nostri contadini, che fuggono dai nostri paesi, dove non vi sono condizioni possibili di vita, per andare in Germania, in Svizzera o in Alta Italia.

Ho visto di sfuggita, ora, il ministro Colombo; se n'è andato, ma volevo dire che c'è un paesino della sua Basilicata, Pomarico, dal quale, su seimila abitanti, sono già partiti, in due anni, 1.600 persone!

È un dissanguamento non tanto lento, è un peggioramento continuo della nostra economia!

E non aggravate la nostra condizione, pensando di togliere qualche tronco ferroviario nelle nostre zone! Io dovrei chiedere assicurazione in questo senso al Ministro, per quanto concerne le linee della mia provincia, come hanno fatto gli altri senatori, che sono intervenuti ieri nella discussione; ma io mi auguro che nessuno, al Ministero dei trasporti, pensi di sopprimere tronchi ferroviari che servono città di 30-40 mila abitanti, città che si susseguono a dieci chilometri di distanza, città nelle quali abbiamo ancora una notevole — nonostante l'emigrazione — mole di disoccupati.

Ma io voglio farvi un altro ragionamento. Si tratta di un argomento che ho letto su un giornale — mi duole che il tempo non mi abbia consentito di rintracciarlo. Ebbene, è stato dichiarato autorevolmente che, sopprimendo 5 mila chilometri di strade ferrate, si sarebbe ridotto il disavanzo di un terzo.

Allora io faccio un ragionamento un po' spicciolo, di aritmetica spicciola. Amici miei, la lunghezza della rete ferroviaria è poco più di 16 mila chilometri; se ci fosse qualcuno che volesse dei particolari, ho qui pronti i dati precisi per poterli leggere, ma parliamo pure per grosse cifre! Anzi, nella relazione del senatore Florena, per sbaglio del proto, è stato scritto « 1.600 chilometri », non so se il senatore Florena se ne sia accorto ed ecco perchè, caro senatore Buizza, è certo che ho letto la relazione, quanto meno l'ho letta, ed ho letto anche quella di minoranza, senatore Imperiale...

IMPERIALE, *relatore di minoranza.*
Grazie!

GENCO. Non mi ringrazi, perchè non è il caso! Ebbene, dicevo, togliendo 5 mila chilometri, si diminuisce di un terzo il disavanzo; ho detto prima che la rete ferroviaria è di circa 16 mila chilometri — possiamo considerare in cifra tonda 15 mila — e diciamo che 5 mila chilometri, rappresentano, grosso modo, la parte elettrificata della rete e 10 mila chilometri la rimanente rete ferroviaria non elettrificata. Va bene?

Allora, ci sono diecimila chilometri di rete non elettrificata e, di questi diecimila chilometri, cinquemila sono economicamente utili, gli altri sono da sopprimere; allora ammettiamo — a titolo di ipotesi — che il disavanzo sia prossimo ai 75 miliardi, cifra non lontana dal vero. Praticamente, grosso modo, ogni 5 mila chilometri ci sono 25 miliardi di disavanzo; se voi ci dimostraste che abolendo 5 mila chilometri di rete ferroviaria, non economicamente utili, voi riducete il disavanzo soltanto di 25 miliardi e gli altri 10 mila chilometri di rete che rimangono continuano a dare un disavanzo di 50 miliardi, voi fate un'operazione a vuoto, perchè mantenere quelle linee con notevole disavanzo e sopprimere le nostre, che concorrono, con la loro lunghezza di rete, ad aumentare il disavanzo, non è una operazione che potete fare.

GRAMIGNA. Si dovrebbero abolire tutte, per togliere il disavanzo!

G E N C O . Allora ci siamo! Noi, perlomeno, non siamo assolutamente disposti — questo sia chiaro — a consentire la soppressione di tronchi nelle nostre zone. Perchè non ci sarà disciplina di partito che mi obblighi a votare in un modo piuttosto che in un altro, perchè prima di tutto devo rispondere alla mia coscienza ed ai miei elettori che, senza distinzione di parte, si sono proprio pronunciati in un certo determinato modo — e non soltanto a Spinazzola, senatore De Leonardis, come lei dice nel suo ordine del giorno, ma anche nei consigli comunali di tutta la provincia di Bari, dove hanno intravisto per primi il pericolo e si sono messi subito in allarme. Perchè amici miei, che cosa diremo alle popolazioni nostre, che cosa andremo a raccontare sulle nostre piazze?

Senta, onorevole Spataro, noi ci conosciamo da più di 40 anni — eravamo giovani insieme — le voglio raccontare una piccola storiella. Indovini che cosa si dice nella mia zona: che a far sopprimere dei tronchi sono io, quello che vuol eliminare le nostre linee sarei io e questo perchè non intervenni a quella riunione di Spinazzola perchè proprio allora ero a Londra. Si dice questo quando, in Senato, ripetutamente mi sono pronunciato contro questa maniera drastica di risolvere il problema del disavanzo ferroviario: ho sempre detto che le Ferrovie sono un servizio sociale, che come tale va mantenuto, così come vanno mantenute le scuole. Avete sentito ieri il Ministro della pubblica istruzione: la spesa del Ministero della pubblica istruzione supera i 700 miliardi. Bisogna aumentarla ancora, dobbiamo dare un'istruzione a tutti gli italiani, e così bisogna dare, non dico una ferrovia a tutti gli italiani, ma trattare gli italiani in egual maniera. Infatti, che cosa andremo a raccontare alle nostre popolazioni le quali leggono sui giornali che il Governo pensa di stanziare 50 miliardi per accorciare il percorso Firenze-Roma e consentire così ai milanesi di arrivare a Roma in cinque ore anzichè in sei? Cosa andremo a raccontare quando si sa che si spenderanno molti miliardi per la nuova stazione di Milano e che lo Stato rimette centinaia di milioni per la Metropolitana di Roma?

« Considerata statica la situazione economica dalle zone servite da queste ferrovie... » voi partite dal presupposto che le prospettive di sviluppo non esistono, e il divario purtroppo continuerà a sussistere, con delle brutte prospettive per il Mezzogiorno

Si è parlato, ne parla l'amico Florena nella relazione, di oneri extra aziendali, ma vorrei sapere, ove si rimborsassero tutti questi oneri, se le Ferrovie sarebbero in disavanzo o no, perchè se così facendo l'Azienda ferroviaria fosse in attivo, allora, amici miei, in quel caso ci saranno tronchi più fruttuosi e altri meno fruttuosi, ma non per questo bisognerà sopprimere quelli che rendono meno. Se si dovesse fare questo ragionamento in una famiglia di 7, 8 figli, dei quali alcuni portano uno stipendio a casa, altri no, e mangiano tutti, bisognerebbe sopprimere i figli che si limitano a mangiare e che non rendono affatto.

Vi sono dei tronchi che possono essere in disavanzo, altri in attivo, ma l'equilibrio è la più grande legge che il Padre eterno abbia messo sulla terra; è quell'equilibrio, per cui nella stessa provincia ci sono uomini, come il senatore Masciale, che pesano 50 chili e uomini, come me, che superano il quintale. (*ilarità*).

Le linee secondarie: io vorrei occuparmi delle Ferrovie Calabro-Lucane, perchè vi sarebbe tanto da dire a questo riguardo. Sono ferrovie fortemente passive, che non possono essere attive, così come le ferrovie della Sardegna, così come ferrovie che erano una volta molto attive, come la Circumvesuviana, che ora, pur avendo una quantità enorme di traffico, è passiva, come passive sono le ferrovie Nord di Milano. Sono pure passive le ferrovie del Sud-Est; queste ferrovie in un certo periodo dell'anno, per esempio nei mesi di settembre-ottobre, servono a mandare verso le zone di confine, verso la Germania, la Svizzera, l'Austria, la Danimarca le nostre uve pregiate, le uve della zona di Rutigliano, che sono veramente un prodotto eccellente della nostra provincia e che costituiscono nella provincia stessa, che ha 100 mila ettari di pascoli rocciosi della Murgia, un'oasi di verde, con produzioni veramente pregiate da esportazione.

E veniamo all'aumento delle tariffe. Il Ministro ha spiegato nel settimanale « Gente » la ragione per la quale si sono aumentate le tariffe, e ha detto che le nostre tariffe sono le più basse. Va bene, è questione di intendersi! Probabilmente il risultato di questa operazione non lo potremo vedere che fra alcuni mesi, quando sapremo se il traffico si sarà contratto o meno. Per conto mio, penso che, aumentando le tariffe, i clienti delle Ferrovie diminuiranno.

F R A N Z A . È come per l'aumento dei tabacchi...

G E N C O . Si fuma come prima, ed allora lei dice che si continuerà a viaggiare come prima. Staremo a vedere.

Giacchè ho parlato del Mezzogiorno, vorrei dire qualche cosa anche delle linee esistenti nel Mezzogiorno. Nel Mezzogiorno, almeno nella mia zona, c'è qualche cosa di nuovo. Ci sono gli stabilimenti di Brindisi, di Taranto, e quelli che si faranno a Bari; c'è la zona del metano a Ferrandina, ci sono le produzioni ortofrutticole nella zona di Metaponto, ci sono le bonifiche della zona di Sibari e del Metapontino. Ebbene, volete adeguare le ferrovie al traffico che si svolge, e che soprattutto si svolgerà, in queste zone? Fra un anno, o al massimo fra due, entrerà in funzione lo stabilimento di Taranto, fra pochi mesi si metterà in esercizio la rete dei metanodotti che, dalla zona di Metaponto, andrà verso Bari, verso Taranto, verso Napoli, verso Potenza.

Io non chiederò, per ora, il doppio binario nella linea jonica, come ha fatto l'anno scorso il collega Barbaro, ma, per lo meno, la volete ammodernare questa linea?

Sabato pomeriggio io tornavo da Reggio Calabria con un rapido della linea jonica. In una stazione, non ricordo quale, ci siamo fermati in attesa che, dopo aver incrociato il rapido che veniva da Bari, il manovratore percorresse a piedi il tratto tra lo scambio di entrata, che per noi era quello di uscita, e la stazione, per andare a cambiare, appunto, la posizione di tale scambio, in modo che il nostro treno potesse riprendere il cammino.

Siamo ancora in attesa del doppio binario della linea tirrenica, che è ancora in alto

mare. Andando a Reggio Calabria, ho curiosato dal finestrino sull'andamento dei lavori, ed ho visto che di alcune opere si vede soltanto la platea di fondazione. Ebbene, in attesa di tale raddoppio, si potrebbe costituire il doppio binario nella congiuntura Reggio Calabria-Bologna; da tre o quattro anni noi chiediamo che l'itinerario Reggio-Calabria-Bologna o Villa S. Giovanni-Bologna sia posto fra le deviazioni ammesse. Nonostante l'abbia detto a lei, onorevole Ministro, l'anno scorso e l'abbia detto due e tre anni fa al ministro Angelini, in accordo col senatore Barbaro, non siamo riusciti ad ottenere questa modesta concessione. Io le dichiaro che se lei e la Direzione generale delle ferrovie non soddisferanno a tale richiesta entro 15 giorni, presenterò, a firma mia e degli altri colleghi meridionali, un disegno di legge, per vedere se le Ferrovie, di fronte ad una volontà espressa dal Parlamento con un disegno di legge, si decidono a fare una cosa di pochissimo conto, qual'è quella che noi chiediamo.

V A C C A R O . Stia pur tranquillo che tale disegno di legge sarà insabbiato, come quello della Cosenza-Bari...

G E N C O . Questa è una cosa di poco conto: si tratta di iscrivere fra le deviazioni ammesse quella che ho indicato, per cui il viaggiatore diretto verso il Nord, pur pagando l'eventuale maggior percorrenza, possa scegliere la linea tirrenica o quella jonico-adriatica; sulla quale, signor Ministro, l'armamento è ancora antiquato, e i binari sono tuttora della lunghezza di nove metri, e di peso inferiore a quello normalmente in uso nelle Ferrovie dello Stato. Così, chi viaggia sulla bella automotrice che fa servizio di « rapido » fra Bari e Reggio Calabria, per nove ore consecutive deve subire penosamente il martellamento delle giunzioni ravvicinate. E questo non è davvero riposante, per un viaggio così lungo. Si pensi dunque anche a questo ammodernamento, oggi che la Calabria sembra essere finalmente all'ordine del giorno della Nazione (per ora vi hanno già mandato funzionari di grido: se non mandano i soldi, non so però davvero cosa potranno fare!).
(ilarità).

Il collega Solari ha sostenuto la tesi che l'E.A.M. e la Camera di commercio internazionale ostacolerebbero il riordinamento del settore dei trasporti ferroviari, perchè l'attuale situazione sarebbe per loro vantaggiosa. Amico Solari, l'E.A.M. è un Ente di diritto pubblico, di ben diversa natura dalla Camera di commercio internazionale. Non facciamo delle commistioni. L'E.A.M. persegue fini pubblicistici nel campo degli autotrasporti, adempiendo a funzioni non solo di assistenza, ma anche di studio e di ricerca.

Presidente del suo Comitato esecutivo centrale è il direttore generale della motorizzazione civile, ingegner Firpo o il nuovo Direttore generale. In realtà l'E.A.M., con i suoi organi tecnici e consultivi, tende a disciplinare il settore dell'autotrasporto e ad un suo sempre maggiore affinamento. Infatti, come nel campo del trasporto delle persone, troppe autovetture private circolano a noleggio, senza autorizzazione alcuna, così anche nel campo del trasporto delle merci molti autotreni adempiono a funzioni di trasporto di merci per conto di terzi senza la prescritta autorizzazione, in barba alle leggi, percorrendo vie secondarie, e quindi sfuggendo anche alle normali tassazioni.

Ed ora voglio avviarmi alla conclusione (dopo aver detto al senatore Gombi di essersi eccessivamente dilungato, non vorrei imitarlo). Onorevole Ministro, dirò, finendo, di concordare con la richiesta del senatore Solari, che nessuna trasformazione delle strutture, nessuna riforma venga attuata fuori o, peggio, contro il Parlamento. Il Parlamento, che è chiamato ad approvare gli stanziamenti, deve intervenire anche nel merito delle riforme. Se così farete, dimostrerete di aver rispetto per il regime parlamentare, al quale tutti siamo e dobbiamo essere ossequienti.

Onorevoli colleghi, le Ferrovie dello Stato non sono, per nostra fortuna, un grande ammalato che richieda l'opera di illustri clinici, sono ancora la più grande Azienda statale che amministra un patrimonio di rilevante entità, la più grossa organizzazione tecnica che lo Stato italiano possa vantare. Essa è stata mortificata per anni, non soltanto da un arresto nel suo potenziamento, causa pri-

ma di alcuni dei disastri che si sono verificati, ma anche nell'organizzazione dei suoi mezzi, tanto che oggi il parco dei veicoli non è molto differente da quello che era nel 1938-1939. Come il senatore Florena ha ricordato nella sua relazione, il parco veicoli era costituito da 7.249 carrozze viaggiatori nel 1938-39 ed oggi è di 7.921, con un aumento minimo rispetto al traffico che si è quasi triplicato, mentre i carri merci da 135.486 unità sono passati a 224.724 unità, laddove il traffico merci si è quasi raddoppiato. Io avevo elencato i dati riguardanti il traffico, ma purtroppo non riesco a trovare in mezzo alle mie carte gli appunti relativi. Comunque il traffico viaggiatori è quasi triplicato ed il traffico merci è quasi raddoppiato, così come ci dicono le cifre che il senatore Florena ha esaurientemente esposto nella sua relazione

FLORENA, *relatore*. Non posso aver detto che il traffico merci si è triplicato.

GENCO. Allora se mi consente, signor Presidente, troverò la cartella sulla quale ho scritto questi dati.

PRESIDENTE. Non si preoccupi, senatore Genco, prosegua il suo intervento.

GENCO. L'ho trovata, signor Presidente. Ebbene, il traffico viaggiatori è passato da 167 milioni del 1938-39...

CORBELLINI. Bisogna fare il calcolo per viaggiatore-chilometro.

GENCO. Dammi un po' di tempo, caro Corbellini: come ingegnere, queste cose elementari le capisco pure io.

Dunque, dicevo che il traffico viaggiatori è passato dai 167 milioni del 1938-39 ai 380,7 milioni del 1959-60 (pagina 47 della relazione Florena), mentre i viaggiatori-chilometro sono passati da 11,8 miliardi a 26,8 miliardi. Come si vede, quindi, il traffico si è più che raddoppiato: fatti i debiti confronti, se non è quasi triplicato, perlomeno è oggi due volte e mezzo quello che era prima.

CORBELLINI. E la velocità media dei trasporti?

GENCO. Collega Corbellini, se vuoi che rimanga qui per un altro paio d'ore a trattare questo argomento, sono pronto a farlo.

PRESIDENTE. Per carità, senatore Genco! Lei ha già utilizzato il tempo a sua disposizione: la prego di concludere.

GENCO. Dicevo che l'Azienda ferroviaria è la più grande Azienda tecnica che abbia lo Stato italiano e che essa è stata mortificata per anni, sia per un arresto nel suo potenziamento, sia per il *dies irae* che su tutti i giornali e su tutte le riviste è stato cantato in tutti i toni, sulla spinta di interessi che non è difficile individuare. Noi, come membri responsabili del Parlamento, abbiamo il dovere di impedire che si attacchi e si demolisca questa grande organizzazione tecnica, che è vanto della Nazione italiana. Io, in due o tre viaggi fatti di recente, ho osservato anche come si viaggia in altre Nazioni. Bisogna potenziare l'Amministrazione delle ferrovie, bisogna darle i fondi che sono necessari, perchè in questo campo si cammina troppo rapidamente e ad ogni anno che passa la situazione si aggrava sempre di più. Per queste ragioni, dopo le assicurazioni che il Ministro vorrà dare sulle richieste che ho fatto per il Mezzogiorno, dichiaro che il mio voto sarà subordinato a quello che ascolterò.

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

BUSONI, *Segretario*:

« Il Senato,

considerato che lo stanziamento straordinario di 800 miliardi per lavori di ammodernamento interessa tutto il sistema ferroviario;

considerato altresì che gli incidenti ferroviari lamentati e le loro cause postulano che sul binario deve convergere lo sforzo principale della modernizzazione,

impegna il Governo a studiare e porre in essere l'impiego di rotaie saldate di grande

lunghezza e di traverse cementizie sulla rete ferroviaria italiana, seguendo l'esempio e la esperienza della Francia, della Germania e dell'Inghilterra ».

PRESIDENTE. Il senatore Nencioni ha facoltà di parlare.

NENCIONI. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, mi occuperò brevemente di un problema particolare. Onorevole Ministro, sarebbe stato opportuno, per la discussione del bilancio dei trasporti — discussione che, come abbiamo visto, in pratica si concentra sull'analisi, la critica, la valutazione dell'Azienda ferroviaria — che avessimo conosciuto la relazione Longo-Saraceno-Onida sul riordinamento dell'Azienda ferroviaria dello Stato, che ha esperito una indagine di carattere amministrativo, economico, sociale dando un quadro abbastanza ampio ed esauriente, da cui avremmo potuto trarre utili osservazioni. Di fronte alla mancanza di questa fonte di osservazioni sarebbe opportuno aspettare di conoscere dalla cortesia del Ministro, oltre il suo pensiero, il contenuto di questa relazione. Sono certo che torneremo presto a discuterne dopo aver avuto chiaro tutto il quadro della situazione.

Onorevole Ministro, questa discussione avviene dopo i gravissimi incidenti ferroviari, di cui si sono occupate le cronache dei giornali e che soprattutto hanno colpito la pubblica opinione. Io ho letto attentamente la relazione del collega Florena, relazione pregevolissima sotto ogni punto di vista, anche perchè ci offre un panorama abbastanza obiettivo della situazione, senza cessare di essere polemica — ed è l'unico rilievo che faccio —. La relazione tenta di dimostrare, attraverso l'elaborazione di dati statistici, che la situazione di pericolosità non è cambiata, che la situazione degli incidenti e delle loro conseguenze è pressappoco la stessa di 10 anni fa. Onorevole Ministro, mi permetto di far presente che qualche cosa è cambiato perchè le statistiche sono eloquenti se sono interpretate e valutate. Si deve risalire alla fonte di indagine, si deve risalire alla valutazione dei fenomeni prima di trarne delle conseguenze di carattere generale. E, d'altra parte, se così fosse, se nulla fosse cambiato, se

la situazione delle infrastrutture fosse quella che era 20 o 25 anni fa, se non ci fosse stata quell'usura e se le Commissioni di inchiesta per i noti incidenti non avessero indicato le ragioni che hanno determinato gli incidenti stessi e non avessero anche indicato, tra queste ragioni, lo stato del materiale, non tanto del materiale rotabile quanto delle vie di comunicazione... (*Interruzioni*).

Infatti, anche recentemente, sulla Milano-Torino, si è evitato un gravissimo disastro che avrebbe avuto conseguenze di vasta portata se un umile servitore dell'Azienda non si fosse portato, con grande fatica, malgrado fosse fisicamente debilitato, a fermare il dirrettissimo Milano-Torino: i binari si erano alzati per il caldo, perchè il materiale è quello che è. Noi abbiamo dei binari che sono ancora del 1915 o del 1918: è un materiale di altri tempi che andava bene per carrozze di legno a velocità ridotta e che non va più bene per treni velocissimi. Sarebbe come mandare un automobile che fa 200 chilometri all'ora su un tratturo di campagna, dove possono andare benissimo i muli o qualche carrozza rudimentale.

D'altra parte, onorevole Ministro, lei non lo ha negato nella recente discussione avvenuta in quest'Aula, e le provvidenze che lei ha auspicato dimostrano che siamo nella necessità di addivenire al riordinamento, allo ammodernamento, specialmente della rete ferroviaria, della via su cui i grandi convogli sono lanciati a velocità che una volta non avevano. Ciò mi ha suggerito un particolare aspetto della situazione. Ci sono stati tre gravi incidenti ferroviari, ed è inutile che io mi richiami ad episodi che tutti abbiamo conosciuto attraverso le cronache dei giornali, se non attraverso i risultati delle commissioni di inchiesta, incidenti che sono stati determinati proprio dalla carenza della via su cui i convogli erano lanciati: difetti dovuti alle traversine, all'usura dei binari, all'insufficiente peso ed ancoraggio della via e alla sua struttura. Ora, le commissioni di inchiesta dovranno dirci le ragioni tecniche che hanno dato così dolorosi risultati, ma sta di fatto che i famosi 800 miliardi, che sono stati stanziati in via straordinaria per questo piano di ammodernamento, debbono essere

impiegati non tanto per il materiale rotabile, quanto in tutto ciò che possa dare maggiore sicurezza agli utenti delle ferrovie e al personale. Questa dovrebbe essere la prima priorità, perchè è inutile costruire dei treni veloci, degli Arlecchino, dei Settebello, è solo di apparente soddisfazione raggiungere i 120 o 130 o 180 chilometri all'ora, quando poi la via non resiste a questa usura o quando le conseguenze possono essere tali da farci poi dolere di avere speso dei miliardi per creare mezzi che danno sì *comfort* al viaggiatore — che è accolto da vetture che prima neanche si sognava — se, poi, la via ferroviaria su cui posa la sicurezza del cittadino rimane quella su cui scorrevano vecchi treni.

Onorevole Ministro, in questo senso ho presentato un ordine del giorno che io raccomando alla sua valutazione, un ordine del giorno che si limita ad indicare come prima cosa l'esame, lo studio, se non la concreta realizzazione, di questo problema: porre l'accento sulla necessità di rinnovare le rotaie, di rinnovare le traversine e di rinnovarne il sistema; ed ho suggerito il sistema delle traversine in amianto-cemento, che danno una sicurezza — secondo recentissimi esperimenti — che altri sistemi non possono dare. D'altra parte, basta riferirsi agli esempi dell'Inghilterra, della Francia e della Germania che oggi hanno posto in concreta risoluzione questo problema, che si è affacciato anche a noi ormai da 20-30 anni.

D'altra parte, onorevole Ministro, raccomando che, comunque, ella ponga all'esame il problema, col suo ben noto zelo e la sua ben nota competenza, per allontanare questa iattura degli incidenti, non dovuti proprio solo al caso, anche se qualche volta gli incidenti sono dovuti all'imponderabile. Allontanare questo pericolo è preciso dovere di chi tiene in pugno le sorti dell'Azienda ferroviaria e la vita di migliaia di cittadini per ovviare a quelle cause che possono essere neutralizzate da un esame tecnico approfondito.

Abbiamo sentito che i mezzi non mancano o non mancheranno, e questo è motivo di tranquillità; non mancherà, certo, la sua cura, il suo zelo per allontanare questa iattura dalla rete ferroviaria italiana. Grazie, signor Ministro.

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Barbaro il quale, nel corso del suo intervento svolgerà anche i tre ordini del giorno da lui presentati, il terzo dei quali reca anche la firma del senatore Crollalanza. Si dia lettura degli ordini del giorno.

B U S O N I , *Segretario* :

« Il Senato,

considerata la grande e sempre crescente importanza dei traffici tra il Sud ed il Nord d'Italia, e specialmente fra la Sicilia, la Calabria, la Lucania, la Puglia, la Campania, eccetera e il Centro e il Nord d'Italia e d'Europa;

considerata la connessa, conseguente e sempre maggiore rilevanza della grande arteria ferroviaria longitudinale Jonico-Adriatica, che deve essere messa sempre maggiormente in parallelo con la ferrovia longitudinale tirrenica;

impegna ancora una volta il Governo a voler potenziare sempre maggiormente la linea jonico-adriatica, comprendendo il raddoppio e la elettrificazione totale della medesima linea nel piano di 800 miliardi, che riguarda il rimodernamento della rete nazionale, e soprattutto a tenere ben presente che la jonico-adriatica rappresenta l'ultimo grande problema ferroviario italiano ancora insoluto, e va considerata come il necessario completamento della Tirrenica, e che in essa specialmente i treni più moderni, e cioè i rapidi, debbono essere aumentati e non diminuiti e accelerati, migliorati e perfezionati al massimo, mettendoli, con minime soste, in strettissima coincidenza con i rapidi diretti verso Bologna e Milano; e ciò al fine di consentire, che da entrambi i versanti dell'Appennino si possa collegare nella maniera migliore e più celere il Mezzogiorno d'Italia e cioè il centro del Mediterraneo al Nord di Italia e d'Europa »;

« Il Senato,

considerato il sempre crescente traffico, che dal centro del Mediterraneo va verso il Nord d'Italia e di Europa;

considerata la fondamentale importanza del grande parco ferroviario e marittimo

triangolare Reggio-Messina-Villa S. Giovanni, il quale costituisce una unità inscindibile e insostituibile per lo smistamento del traffico stesso fra le due grandi linee ferroviarie longitudinali Jonico-Adriatica e Tirrenica,

impegna il Governo a procedere rapidamente, oltre che alla costruzione della seconda invasatura delle navi-traghetto a Reggio, accanto a quella attuale, e alla costruzione del ponte per gli automezzi, che, fra l'altro, può essere, data l'altimetria della zona, in piano e non in forte pendenza, come è altrove, al raddoppiamento dei 9 chilometri scoperti della Reggio-Villa S. Giovanni, che non può più oltre essere ritardato senza grave danno per tutti i servizi ferroviari relativi ».

« Il Senato,

considerato con soddisfazione, che i servizi di traghetto dello Stretto tra la Calabria e la Sicilia sono, secondo una antica e bella tradizione, fra i migliori servizi del genere che esistano al mondo;

considerato altresì che meritano tutti gli incoraggiamenti i nuovi, importanti servizi che collegano il Continente alla importante e nobile isola di Sardegna e anche alla Grecia;

fa voti, perchè il Governo voglia studiare e attuare analoghi collegamenti mediante servizi di traghetto, sia con la Dalmazia, da Bari e da Ancona, sia e soprattutto con l'immenso Continente africano e precisamente con la Tunisia, da Palermo o da Trapani ».

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

B A R B A R O . Onorevole signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, la brevità assoluta del tempo concessomi, in vero addirittura eccessiva, non mi impedisce, tuttavia, di ricordare l'interessante, vasta e bella relazione dell'illustre relatore e carissimo amico, senatore Florena, veramente importante, sia per quello che dice, sia per quello che critica, sia per i grafici, che danno un'idea, tanto del movimento viaggiatori quanto del movimento merci, che veramente conforta, anche, e che va studiato attentamente per i provvedimenti da adottare

nell'immediato avvenire; e non mi impedisce nemmeno di rivolgere un saluto a tutto il personale, dal più modesto al più alto grado, personale che normalmente fa il suo dovere in maniera encomiabile e che noi vediamo continuamente nei nostri viaggi che ci avvicinano e ci portano alla capitale da zone molto lontane!

Io, a differenza di quanto hanno detto parecchi di coloro che sono intervenuti nella discussione sul bilancio, importantissimo, dei trasporti, e a differenza di quanto accenna anche il relatore, non penso a limiti di tempo per i mezzi di trasporto ferroviario, che sono e saranno sempre di una enorme importanza!

Per me, i mezzi di trasporto moderni — che sono proprio una conquista della scienza e della civiltà umana e che rappresentano, come ho sempre detto, la rivoluzione dei trasporti, e cioè la più grande e feconda rivoluzione dell'umanità moderna — ebbene, dicevo, i mezzi di trasporto non si elidono, ma si sommano; tanto è vero che ai mezzi più arcaici si aggiungono i mezzi più moderni, ognuno nel suo ambito. Lo importante è sapere delimitare quello che è l'ambito di competenza di ciascuno di questi mezzi di trasporto moderni, che si riallacciano alla creazione veramente geniale del motore applicato alla trazione, in terra, in mare e ora nell'aria, che dà infinite possibilità di conquista, non solo nello spazio che circonda la terra ma anche in quello di carattere siderale! Quindi, fiducia, quindi preparazione di piani con la certezza che saranno mantenuti, come diceva il collega senatore Genco, in avvenire, perchè tutto si deve sviluppare armonicamente. L'economia moderna è basata sul traffico, che è come la rete sanguigna che alimenta il corpo umano ed è in continuo movimento; se esso si arrestasse, si tornerebbe di colpo a forme primitive di economia, che non sarebbero assolutamente concepibili!

Vengo rapidamente ai tre ordini del giorno, che sono collegati l'uno all'altro, e che riguardano le grandi comunicazioni dal Sud al Nord, non solamente dell'Italia, ma anche dell'Europa e dell'Africa. Il primo ordine del giorno si riferisce al grande problema, di cui ha parlato molto autorevol-

mente ed eloquentemente il collega senatore Genco; dell'importanza del problema è perfettamente compreso, del resto, anche il Presidente della 7ª Commissione, senatore Corbellini, che è uno dei migliori ingegneri ferroviari del mondo, e lo stesso relatore, che è troppo addentro nei grandi problemi ferroviari e troppo meridionale per non convenire e non ammettere che questo è un problema essenziale.

In sostanza, le più grandi comunicazioni italiane sono quelle che vanno lungo i meridiani non lungo i paralleli, e precisamente la Jonica-Adriatica e la Tirrenica. Tra le due, la Tirrenica passa attraverso le pendici degli Appennini, la Jonica-Adriatica non è interessata da questa catena montuosa; comunque, queste linee debbono essere messe entrambe in piena efficienza, questa è la richiesta che io faccio, per cui ancora una volta ripresento, sia pure emendato, il mio ordine del giorno. Prego l'onorevole Ministro di voler comprendere queste due linee nel grande piano di ammodernamento o rimodernamento della rete ferroviaria nazionale, anche perchè questo è l'ultimo grande problema ferroviario non ancora risolto che abbia l'Italia!...

Occorre affrontarlo, come giustamente diceva il senatore Genco, come conferma l'illustre presidente Corbellini e certamente anche il relatore senatore Florena, per completare quel tale anello di circolazione ferroviaria, che veramente unisce i punti estremi d'Italia in modo indissolubile. Onorevole Ministro, dato che lei l'altro giorno ha avuto modo, nel rispondere alla mia interpellanza, cortesemente, di accennare al fatto che queste linee sarebbero state comprese nel piano di ammodernamento, gradi rei che nelle dichiarazioni finali riconfermasse questo impegno già assunto di fronte al Parlamento.

Passo al secondo ordine del giorno, che è intimamente collegato con il primo. Si tratta della sistemazione dello Stretto, il quale è già servito magnificamente, ma che, poichè rappresenta un punto importantissimo di manovra, un unico ed indivisibile parco ferroviario-marittimo triangolare, dal quale si governa il traffico di ben quattro linee, la Jonico-Adriatica, la Tirrenica, l'Orienta-

le Sicula e la Settentrionale Sicula, deve avere degli ottimi servizi, in maniera che la direzione delle Ferrovie possa, a seconda della convenienza, orientare il traffico, sia delle persone che delle merci.

È inutile che riprenda quello che giustamente diceva il senatore Genco circa quella deviazione facoltativa concessa due anni fa ed ora stranamente negata, quando non costa nulla all'Amministrazione ferroviaria e giova moltissimo allo scambio di viaggiatori, i quali hanno interesse, sia dal punto di vista economico, sia da quello commerciale, come da quello turistico, di poter girare l'Italia senza vincoli di linee, quando il chilometraggio, come in questo caso, sia equivalente, o meglio, molto favorevole alla linea Jonico-Adriatica rispetto alla Tirrenica.

E passiamo al terzo ed ultimo ordine del giorno. Come vedete procedo con una rapidità che fa impressione anche a me stesso!

Il terzo ordine del giorno non è che il completamento del primo e del secondo. Tutti riguardano, come ho detto parlando varie volte delle ferrovie, e recentemente parlando delle autostrade, le grandi comunicazioni dal Nord al Sud. Noi abbiamo il vantaggio delle migliori attrezzature dal punto di vista dei traghetti, e io dico appunto, nel mio ordine del giorno, che i servizi di traghetto dello Stretto fra la Calabria e la Sicilia sono i migliori del mondo! Queste cose vanno dette, perchè sono e costituiscono ragioni di orgoglio per noi italiani; si tratta di una vecchia e bella tradizione che continua! Ebbene, noi dobbiamo fare la grande politica dei traghetti; trovandoci al centro del Mediterraneo, ed essendo quello che siamo dal punto di vista storico, geografico, eccetera, dobbiamo studiare e curare al massimo questa politica dei traghetti. Si sono infatti dimostrati molto opportuni i collegamenti fatti con la Sardegna e con la Grecia; sarà consigliabile, e a tale scopo ho presentato appunto l'ordine del giorno, che si colleghino le zone di Bari e di Ancona alla Dalmazia, a tutti i fini, che è inutile sottolineare, e che voi intendete benissimo, e sarà opportuno soprattutto che si colleghino l'Italia e l'Europa, con l'immenso, anche se

oggi in grave fermento, Continente africano, attraverso i traghetti che possono coprire magnificamente i 200 chilometri che vi sono fra Palermo e Tunisi o fra Trapani e Tunisi.

Questo completerebbe, secondo me, il piano dei collegamenti ferroviari, che dovrebbero essere alla base di quest'opera di ammodernamento, che il Governo vuole affrontare con 500 miliardi da impegnare subito e 300 da impegnare successivamente. Forse 800 miliardi non saranno sufficienti, ed è augurabile che si possa arrivare a qualche migliaio di miliardi. Ma intanto, con la somma che è a disposizione, ed accettando gli ordini del giorno da me presentati, potremo veramente migliorare le condizioni del più grande e importante traffico italiano!

Senza giungere, come vedete, al termine concessomi di dieci minuti, io concludo. Posso dire in sostanza che dobbiamo potenziare, migliorare, accelerare in tutti i modi possibili le grandi comunicazioni, che, nel quadro della rivoluzione dei trasporti, alla quale accennavo, feconda, grande, benefica quant'altre mai, rappresentano la parte essenziale dell'economia nazionale. In tal modo salderemo, rafforzeremo, consolideremo, oltre che dal punto di vista spirituale e politico, dal punto di vista concreto, materiale ed economico, l'Unità d'Italia, a cui tutti dobbiamo cercare di tendere sempre maggiormente, e di cui dobbiamo tutti cercare di renderci sempre più degni; unità dell'Italia, che non può non essere sacra per tutti, e che è e deve essere eterna per tutti gli italiani! (*Applausi dalla destra*).

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

Debbono ancora essere svolti numerosi ordini del giorno. Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Marazzita.

B U S O N I, *Segretario*:

« Il Senato,

considerata la giusta aspettativa dei pensionati ferroviari collocati a riposo prima del 1° luglio 1956,

invita il Ministro dei trasporti ad esaudire la loro legittima richiesta per la riliquidazione delle indennità di buonuscita, in modo da colmare le ingiustizie determinate dalla legge 27 febbraio 1960, n. 182, che prevedeva la riliquidazione solamente per il personale statale collocato a riposo dopo il 1° luglio 1956, escludendo dalla riliquidazione di buonuscita quello collocato a riposo prima del 1° luglio 1956 ».

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

M A R A Z Z I T A . Onorevole Presidente, io intendo, con questo ordine del giorno, far giungere a quest'alta Assemblea la voce di decine di migliaia di cittadini i quali auspicano soltanto che la legge sia uguale per tutti, e che quindi sia per lo meno applicata la norma dell'articolo 3 della Costituzione.

Vi sono dei ferrovieri pensionati i quali aspettano da anni una norma che giunga ad integrare un'altra norma legislativa che è stata emanata nel 1960, con la quale si provveda ad equiparare i ferrovieri pensionati congedati prima del 1° luglio 1956 a quelli che sono stati messi a riposo successivamente.

È nota al Senato la situazione relativa a tutto il personale statale, venutasi a determinare con la legge del 25 novembre 1957, n. 1139, con la quale si è stabilito, in sostanza, il raddoppio dell'indennità di liquidazione per il personale collocato a riposo successivamente al 1° luglio 1956. Questa legge n. 1139 sarebbe entrata in vigore nel dicembre del 1957, ma i suoi effetti retroagivano come ho detto, dal 1° luglio 1956. Essa ha riscosso indubbiamente il favore di vaste categorie di dipendenti statali; tuttavia la esclusione, per soli motivi di bilancio, dai benefici medesimi del personale collocato a riposo precedentemente al 1° luglio 1956, ha determinato, come era naturale, una situazione di giustificato fermento.

Vi è dunque un'aspettativa a che si corregga questo difetto. Nell'altro ramo del Parlamento sono state presentate proposte le-

gislative a tal fine, ed esse sono già in stato di avanzato studio. Pur lamentando la lentezza di questo iter, c'è da sperare che presto la nuova legge rimediatrix sarà emanata.

Nello specifico settore dei dipendenti del Ministero dei trasporti, fu emanata la legge 27 febbraio 1960, n. 182, che disciplinava la materia della riliquidazione delle indennità di buona uscita, in analogia, evidentemente, a quanto disposto nella predetta legge numero 1139, relativa a tutti i dipendenti dello Stato in generale. Anche questa legge particolare applicò infatti il principio della retrodatazione al 1° luglio 1956, ma insieme a quello dell'esclusione del personale collocato a riposo prima della data predetta. Anche in questo settore dunque, per soli motivi di bilancio, si è creata una sperequazione che deve essere ripianata. Non si comprende infatti come, in un clima democratico e che si ispira alla più retta interpretazione della norma di diritto, possa accettarsi un provvedimento legislativo che, stabilendo la propria efficacia retroattiva, sancisca contemporaneamente l'esclusione dai benefici di una larga parte della categoria avente diritto, che ha servito lo Stato e l'Amministrazione delle Ferrovie per tantissimi anni. Non si vede cioè la ragione che giustifica questa distinzione tra figli legittimi e figli illegittimi della stessa famiglia dei ferrovieri, con la demarcazione del 1° luglio 1956. Non vedo quale sia l'origine di questa distinzione fra gli impiegati collocati a riposo prima e gli impiegati collocati a riposo dopo. Perché per i primi l'indennità di buona uscita non deve essere rivalutata? Perché quella categoria deve restare a guardare?

Tutto questo sembra in contrasto con i principi del diritto e con la stessa prassi amministrativa, ma soprattutto con il senso di umanità che noi invochiamo. Scopo del presente ordine del giorno è appunto quello di sollecitare il Governo all'elaborazione di uno strumento legislativo che venga incontro a questa giusta aspettativa dei ferrovieri pensionati collocati a riposo prima del 1° luglio 1956. Detto strumento legislativo dovrà colmare una palese sperequazione ed equiparare tutti i benemeriti pensionati delle Fer-

rovie, senza alcuna discriminazione tra quelli che si sono congedati prima e quelli che si sono congedati dopo. Aspettiamo che il Governo provveda con una norma che sani questa grave discriminazione, che sta per diventare una intollerabile ingiustizia.

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

C E M M I *Segretario:*

« Il Senato,

rilevato che la causa maggiore del crescente declassamento economico-sociale dell'intero Mugello e della confinante zona dell'alta Romagna, che genera gravi fenomeni sociali e profondo disagio nelle popolazioni tosco-romagnole, è rappresentata dalla grave carenza di mezzi di trasporto ferroviari che a basso prezzo favoriscano il movimento di merci e di persone dall'interno delle zone suddette verso le più importanti città della Toscana e della Romagna;

rilevato, inoltre, che in base alla legge del 20 marzo 1865, n. 224, lo Stato è obbligato a ricostruire la ferrovia "La Faentina" in quanto non esiste strada nazionale che sostituisca in via ordinaria il collegamento ferroviario tra l'alta Romagna e la Toscana,

invita il Governo a ricostruire nel più breve tempo possibile il tronco ferroviario S. Piero a Sieve-Firenze distrutto dalla guerra ed a potenziare i tratti ferroviari che collegano per 500 chilometri le zone dell'alta Romagna con l'intera zona del Mugello ».

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

M A R I O T T I . Debbo ringraziare l'onorevole Presidente che mi consente di riproporre all'attenzione del Senato il problema della ricostruzione della ferrovia « La Faentina », problema che ormai si trascina dal 1948 e che non ha trovate fino ad oggi la sua soluzione.

Non siamo spinti, nel riproporre questo problema all'attenzione del Senato, da ra-

gioni elettoralistiche nè soltanto da quel pur doveroso interesse che il parlamentare deve avere per le questioni del proprio collegio. In realtà, questo problema viene riproposto, ogni anno, al Senato e alla Camera dei deputati da oltre dieci anni perchè è un fatto di tale importanza economico-sociale che deve essere, in qualche modo risolto.

Il breve tempo che mi è stato cortesemente concesso non mi consente di illustrare la grave situazione economico-sociale dell'intera zona del Mugello e dell'alta Romagna, nè mi consente di mettere nel dovuto rilievo tutti i sacrifici che quelle industriose popolazioni hanno compiuto per ricostruire a proprie spese le case distrutte dalla guerra, per restituire all'attività le botteghe artigiane, per mettere i campi nella condizione di poter produrre. Per rendersi conto delle distruzioni avvenute a seguito della guerra in tutta la zona del Mugello basta pensare che dette località si trovano nell'arco appenninico che va sotto la denominazione della linea « Gotica », che fu teatro per vari mesi di furiosi e tragici combattimenti.

In seguito alle pressioni delle popolazioni mugellane e romagnole, sono state a più riprese elargite numerose promesse, ed assunti seri impegni da autorevoli membri del Governo e parlamentari democristiani, che il problema della Faentina sarebbe stato risolto; purtroppo promesse ed impegni non sono stati mantenuti. Ne voglio leggere alcuni perchè meritano l'attenzione del Senato che giudicherà della serietà di coloro che in tal senso si sono espressi.

In data 12 maggio 1956 fu inviato il seguente telegramma dall'allora Ministro dei trasporti, senatore Angelini, ai Segretari delle Sezioni della Democrazia Cristiana dei Comuni limitrofi alla ferrovia Firenze-Faenza: « Sono lieto di comunicare che in omaggio voti popolazioni prospettatimi soci e compagni democratici cristiani, concordando necessità completare sollecitamente comunicazioni ferrovia tosco-romagnola, ho disposto totale ripristino linea Firenze-Faenza nei due tratti Firenze-San Pietro a Sieve e Crispino-Marradi ».

C'è poi una lettera dell'onorevole Cappugi al Comitato di ricostruzione, di cui fanno parte anche appartenenti alla Democrazia

Cristiana, che dice: « È stato approvato lo stanziamento di 860 milioni per il ripristino del tratto Marradi-Borgo San Lorenzo e San Pietro a Sieve-Firenze. Lei sa quanto impegno ho messo per raggiungere questo risultato, ma il nostro compito non è ancora finito: occorre anche arrivare al ripristino del tratto Firenze-Borgo San Lorenzo ».

E ancora una lettera inviata a suo tempo dal sottosegretario Mattarella al senatore Braschi, il quale si interessò della cosa: « Mi affretto a comunicarvi che le voci di un abbandono del tratto da ricostruire non hanno alcun fondamento ».

Esiste fra l'altro ancora una lettera dell'allora ministro Angelini al Comitato di ricostruzione, in data 18 dicembre 1959, che dice: « Sono lieto di poter informare codesto Comitato che da parte dei competenti servizi tecnici delle Ferrovie si stanno accelerando gli adempimenti relativi alla ricostruzione della Faentina. Ho già impartito disposizioni affinché sia fatto tutto il possibile per iniziare quanto prima questi lavori ».

E potrei continuare ancora per molto tempo, tante sono state le promesse e gli impegni di Ministri e parlamentari della Democrazia Cristiana soprattutto alla vigilia delle competizioni elettorali, promesse, purtroppo, a cui non sono seguiti i fatti. Di fronte a tutto questo la popolazione del Mugello è indignata per il malcostume politico che si è venuto affermando nel Partito di maggioranza, a cui si deve porre fine. Per rendersi conto di questa penosa realtà pregherei vivamente l'onorevole Ministro di inviare nella zona qualcuno di sua fiducia essendo impossibile da Roma immaginare le gravi conseguenze economiche-sociali che si sono determinate nelle zone del Mugello e dell'alta Romagna dovute prevalentemente alla carenza di mezzi di trasporto ferroviario che dovrebbero collegare le zone bagnate dall'Adriatico con quelle del Tirreno ed essere di stimolo al movimento di merci, di persone dall'interno di queste zone montane fino alle grandi città della Toscana, dell'Emilia e dell'alta Romagna. Sono stati invitati più volte Sottosegretari e Ministri, si sono dati da fare alti esponenti della Democrazia Cristiana, tra cui l'onorevole Vedovato, ma purtroppo dal 1948

al 1961, a tredici anni di distanza, ancora questo problema resta insoluto. Ma il fatto più grave è che si vanno accreditando sempre di più alcune voci secondo cui dovrebbero essere smobilitati anche quei cinquecento chilometri di tratti ferroviari che collegano Faenza a Borgo San Lorenzo. Il Comitato di ricostruzione, che peraltro è composto unitariamente da rappresentanti di tutti i partiti, di tutte le associazioni sindacali, è deciso ad andare in fondo perchè non è più ammissibile che il povero operaio, che si leva alle 4 del mattino per andare a lavorare a Firenze o per andare a lavorare da Marradi a Faenza o altrove, ritorni la sera quando tutti sono a letto; dando realtà alla immagine tipicamente toscana che quando l'operaio si alza per andare a lavorare vede ancora tentennare il cappello che poche ore avanti aveva appoggiato all'attaccapanni prima di coricarsi.

La non risoluzione del problema che stiamo discutendo, secondo certi esponenti della Democrazia Cristiana, è dovuta al fatto che vi sono nella zona eccellenti servizi di corriere, e quindi le popolazioni possono fare a meno della ferrovia. Devo dire che intanto da un calcolo fatto da alcuni tecnici, il prezzo che viene richiesto dalle corriere incide fortemente sul magro bilancio familiare dei lavoratori che si recano nella città a lavorare. Da questo calcolo è emerso che allorchè fosse ripristinata, ricostruita la ferrovia, questi operai verrebbero in un solo semestre a risparmiare circa 27 milioni cioè a dire circa 54 milioni l'anno che restituiti al bilancio familiare porterebbero un certo sollievo alle famiglie dei lavoratori stessi.

Ho la netta impressione che il problema della ferrovia non è stato risolto perchè giocano grossi interessi delle aziende automobilistiche.

Mi corre l'obbligo di affermare che la risoluzione del problema della Faentina è la chiave di volta per la risoluzione dei grossi problemi economici e sociali del Mugello, lo strumento che consentirebbe di attuare un vasto piano di rinascita dell'intera zona. Infatti, mentre alla periferia di Firenze e nei paesi vicini c'è la tendenza, da parte delle piccole e medie industrie, a decentrarsi dalle

città verso la campagna e di tale fenomeno se ne sono avvantaggiati paesi dotati di sufficienti mezzi di trasporto e nei quali hanno trovato lavoro giovani contadini, l'unica zona tagliata fuori dall'espansione economica è il Mugello che si sta spopolando a passo impressionante.

Vorrei aggiungere che, anche sul piano giuridico, mi sembra vi sia obbligo da parte dello Stato di ricostruire la ferrovia faentina in base alla legge sui lavori pubblici n. 224 del 20 marzo 1865, articolo 11. Detto articolo stabiliva che non può esservi strada nazionale tra due parti del territorio che siano collegate dalla ferrovia. La Faentina, venne costruita intorno al 1870 per collegare la Romagna con la Toscana (era un'epoca di grandi investimenti in campo ferroviario), e poichè non esiste una strada nazionale che unisce le due zone vi è, secondo me, l'obbligo da parte dello Stato di ricostruire la vecchia linea ferroviaria detta « La Faentina ».

Ritengo inoltre che la legge del 1865 sia ancora operante. Avrei finito, onorevole Ministro; desidero soltanto dirle che è bene che il Governo si decida a rispondere francamente: sì o no. Rispondere nuovamente un « ni », sarebbe una posizione politica di pessimo gusto sul piano morale.

Rispondere decisamente no, sarebbe pur sempre una posizione politica onesta, di cui le popolazioni mugellane prenderebbero atto; ed allora, magari si ricorrerà all'Alta Corte costituzionale in base alla suddetta legge del 1865, sperando che venga resa giustizia alle popolazioni del Mugello che hanno fatto credito alle promesse di Ministri e di esponenti autorevoli della Democrazia Cristiana, promesse che, purtroppo, in questi tredici anni non sono state mai tradotte in fatti concreti, e che ora non intendono ulteriormente attendere, stante il grave disagio della zona che la indica come una delle zone più depresse del Paese. La ringrazio, signor Presidente.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Gatto e Sansone.

BUSONI, Segretario:

« Il Senato,

valutate le conseguenze che avrebbe sulle Regioni meridionali ed insulari l'annunziato ridimensionamento della rete ferroviaria, che priverebbe totalmente alcune province di questo elemento di vita economica e civile in atto insostituibile nel suo carattere pubblico e nelle sue garanzie di permanenza;

considerato che la rete ferroviaria, in Regioni in cui lo sviluppo industriale può considerarsi complessivamente allo stato iniziale, ha valore permanente di infrastruttura necessaria a tale trasformazione economica, escludendo perciò che la continuazione dell'esercizio delle linee ferroviarie in tali Regioni possa essere determinata in base a considerazioni di attuale convenienza o meno dell'esercizio stesso,

invita il Governo ad escludere, in ogni caso, da un piano di ridimensionamento della rete ferroviaria da attuarsi nei prossimi anni, le linee delle Regioni meridionali ed insulari, rinviando l'esame dell'opportunità di modifiche in tale settore al momento in cui il processo di industrializzazione del Mezzogiorno fosse tanto avanzato da poter permettere senza pregiudizio provvedimenti del genere ».

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

GATTO. Brevemente, onorevole Presidente, vorrei accennare alle ripercussioni che hanno avuto le notizie, peraltro non confermate nè smentite, circa la soppressione di una notevole porzione della rete ferroviaria nazionale; soppressione che ammonterebbe, nel suo complesso, a circa 1600 chilometri.

Giudizi negativi su tale provvedimento sono stati certamente maggiori per quanto riguarda la rete ferroviaria meridionale, e ciò in considerazione di una particolare situazione concernente l'economia del Mezzogiorno.

È detto anche nella relazione di minoranza che la rete ferroviaria, in una zona a sviluppo industriale che possiamo considerare iniziale, va considerata quale un'infra-

struttura di cui non si può dire (nei suoi vari tratti) se, di fronte alle prospettive di sviluppo economico, possa o meno convalidare la sua validità.

Comunque, la situazione attuale ci porta a considerare che ogni tronco ferroviario nell'Italia meridionale, anche se attualmente la sua gestione non venga giudicata positiva dal punto di vista strettamente economico, potrà in un successivo immediato futuro rivelarsi utile per lo sviluppo economico della zona stessa.

Il voto che i proponenti di quest'ordine del giorno prospettano al Senato è un voto diretto a far considerare diversamente la possibilità di ridimensionamento della rete ferroviaria per quanto riguarda il Nord e per quanto riguarda il Sud; per quanto riguarda zone economicamente sviluppate e per quanto riguarda zone di cui lo sviluppo economico è tuttora allo stato iniziale.

Io ritengo che una parola rassicurante del Governo, a questo proposito, possa anche invitare a considerare meglio l'importanza della rete ferroviaria nel complesso delle opere che dovrebbero promuovere lo sviluppo economico del Mezzogiorno.

In alcune provincie, come la mia, le notizie hanno provocato un grado di allarme particolare, perchè addirittura si tratterebbe della soppressione di tutta la rete ferroviaria della provincia. Tuttavia abbiamo voluto guardare in profondità e non limitandoci a registrare l'allarme, pur giustificato, di una popolazione di fronte alla soppressione di un servizio pubblico. Ora, a me sembra che anche queste infrastrutture, che potrebbero sembrare superate, in una politica di sviluppo economico, possano svolgere ancora per un certo numero di anni una funzione utile e positiva.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Picardi, Focaccia, Jannuzzi, Militerni e Pignatelli.

RUSO, Segretario:

« Il Senato,

rilevata innanzi tutto la necessità dell'ammodernamento degli impianti ferroviari

e della sostituzione del vecchio materiale rotabile con mezzi moderni anche sulle linee di minore importanza;

constatata altresì la necessità di rendere quanto più possibile comodo e celere il traffico in modo da assicurare i migliori e più rapidi collegamenti anche alle zone periferiche e decentrate,

invita e sollecita il Ministro dei trasporti — in attesa che vengano approvati i provvedimenti relativi alla sistemazione dell'Azienda ferroviaria — a studiare l'immediata possibilità di rivedere gli orari ferroviari in alcune zone del Mezzogiorno dove recenti spostamenti di orario hanno determinato notevole disagio a larghe e popolate plaghe del Mezzogiorno ».

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

PICARDI. Chiedo scusa se sono costretto a richiamare l'attenzione del Ministro anche su un problema che potrebbe sembrare di poca importanza o di secondaria importanza. In verità il mio ordine del giorno si articola in due punti. Nella prima parte si tratta dell'ammodernamento delle linee, anche di minore importanza, sia per quanto riguarda gli impianti ferroviari, sia per quanto riguarda il rinnovo del materiale rotabile. Intendo riferirmi più specificamente a qualche linea ferroviaria della mia zona che come la Legonegro-Salerno, ha il materiale rotabile sottoposto ad uno sforzo notevole perchè è utilizzato dopo che già ha fatto servizio sulla S. Severino-Salerno. Questo è un problema che naturalmente dovrà essere rivisto allorquando si discuterà del piano di ammodernamento, ma va tenuto presente fin da questo momento per i provvedimenti più urgenti.

La seconda parte dell'ordine del giorno potrebbe sembrare, meno importante, pur tuttavia è di notevole interesse, per le gravi difficoltà che si sono venute a determinare in una vastissima zona, per cui anche il senatore Focaccia, che rappresenta quelle popolazioni, ha sentito la necessità di firmare l'ordine del giorno. Si tratta di questo: vi

erano dei collegamenti che si potevano considerare soddisfacenti sulla linea Salerno-Lagonegro. Debbo premettere che fino a non molti anni addietro c'erano dei collegamenti diretti tra Lagonegro e Napoli; successivamente, proprio per la necessità di utilizzare il materiale rotabile da Salerno per S. Severino — come rilevavo — non è stato possibile più mantenerne il collegamento diretto con Napoli.

Si era raggiunta però una certa sistemazione, che è stata ora completamente sconvolta con l'entrata in vigore del nuovo orario. Ora non vorrei avere dall'onorevole Ministro la risposta che dobbiamo aspettare la nuova Conferenza per gli orari per evitare gli inconvenienti che lamenterò e che invece possono essere eliminati con grande facilità. Conosco molto bene quella zona e gli orari che la riguardano. Mi permetto pertanto di richiamare la sua attenzione, onorevole Ministro, su un problema che può sembrare di poca importanza ma che invece interessa una popolazione di centinaia di migliaia di persone.

Infatti la vastissima zona interessata dalla predetta linea ferroviaria è il Vallo di Diana, la Val d'Agri e Lagonegro, o meglio il lagonegrese, che, costituito da oltre 30 Comuni privi completamente di ferrovie, gravita naturalmente su Lagonegro.

Questa ferrovia secondaria serve dunque una zona molto vasta, ed è affollatissima.

Fino al primo maggio scorso vi era, in partenza da Lagonegro, un'automotrice alle ore 7 del mattino. Questa partenza ora è stata anticipata alle 6,45 senza alcun motivo. Infatti tale automotrice arriva alle 9,32 a Salerno: la coincidenza per Napoli si ha con il rapido 452 che arriva a Taranto alle 10,12, oppure, alle 10,35, con un diretto. Bisogna cioè aspettare a Salerno, inutilmente, un'ora.

Quando si spostano degli orari, bisogna, a mio avviso, cercare di modificarli in meglio in rapporto alla situazione, e non bisogna aggravare ed appesantire il disagio delle popolazioni. Un quarto d'ora potrebbe non significare nulla; come dicevo, però, Lagonegro è capolinea di questa ferrovia ed ivi gravitano più di 30 Comuni. Pertanto le corriere che arrivano da questi paesi dell'inter-

no (paesi di montagna), debbono partire molto presto la mattina, con evidente notevole disagio.

Io comprenderei che questo provvedimento si fosse preso se ci fosse stata una coincidenza più immediata, ma poichè bisogna stare un'ora a Salerno non vedo perchè l'automotrice debba partire un quarto d'ora prima. L'unico inconveniente che potrebbe nascere dal ripristino del primitivo orario potrebbe essere dato da eventuali incroci, ma anche a ciò si può ovviare facendo avvenire l'incrocio in una stazione piuttosto che in un'altra. Non credo ci possano essere difficoltà.

Sono problemi piccoli, ma seri per il disagio che arrecano a tante persone!

Chiedo scusa, ma debbo accennare brevemente ad un'altra questione. C'è il rapido che parte da Roma alle 15,20 ed arriva a Salerno alle 18,23. Ebbene, la partenza della automotrice per Lagonegro è stata anticipata alle 18,15 con danno notevole per i viaggiatori. Sarà necessario ritardare la partenza dell'automotrice di almeno 15 minuti per consentire la coincidenza con il rapido proveniente da Roma e diretto in Calabria, ripristinando il vecchio orario.

Io chiedo scusa al Presidente, ma ho ritenuto di dover ufficialmente esporre la situazione al Ministro dei trasporti perchè possa personalmente provvedere e prima degli orari invernali.

Del resto nel mio ordine del giorno chiedo più rapidi e migliori collegamenti delle zone periferiche con i centri più importanti per cui se non è possibile ripristinare subito il collegamento diretto tra Lagonegro e Napoli, sarà quanto meno necessario modificare opportunamente, nel senso suddetto, gli orari. Mi auguro perciò che il mio ordine del giorno venga accettato.

Grazie signor Presidente.

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

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

« Il Senato,

considerata l'importanza vitale, che per l'economia del Polesine e della città di Chiog-

gia, riveste il tronco ferroviario Rovigo-Chioggia;

considerato che il Ministero dei trasporti ha in programma un massiccio ridimensionamento della rete ferroviaria, e che fra l'altro si parla anche della soppressione del tronco Rovigo-Chioggia;

invita il Governo a mantenere questa linea ferroviaria in piena attività, non solo perchè, secondo studi di tecnici locali non è passiva, ma perchè essa è una importantissima via di comunicazione indispensabile alla ripresa della vita economica e sociale dell'intera zona Deltizia e della città lagunare.».

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

G A I A N I . Il mio ordine del giorno trova giustificazione nel fatto che la stampa locale insistentemente, negli ultimi tempi, ha più volte fatto cenno all'eventuale soppressione della linea ferroviaria Rovigo-Chioggia, e trae motivo anche da una risposta che ella, onorevole Ministro, ha dato ad una mia interrogazione in proposito, con la quale non ha dissipato però il timore che effettivamente nel piano che si vuole attuare, non vi sia l'intenzione di sopprimere questo tronco ferroviario. Ora, io voglio richiamare l'attenzione del signor Ministro sull'importanza di questa linea ferroviaria, la quale serve una zona anche troppo sfortunata, colpita da numerose calamità naturali. Aggiungere a quelle, ai danni che hanno colpito il basso Polesine e alla crisi economica in cui versa Chioggia, anche il danno della soppressione della linea ferroviaria, significherebbe inferire un colpo gravissimo a tutta la zona e determinare uno stato di sfiducia nella sua ripresa economica e nella sua rinascita.

Onorevole Ministro, lei avrà ricevuto certamente tante lettere; ho qui una copia di quella che le ha inviato il Sindaco di Adria; moltissimi Comuni, e la stessa città di Chioggia, hanno votato ordini del giorno su questo argomento. In realtà, quella ferrovia rappresenta un elemento importante, per la stessa fiducia che chi lavora nella zona deve

avere nella ripresa economica, perchè tale fiducia è la condizione di quelle nuove iniziative che potranno avviare alla rinascita il Polesine e le città di Adria e di Chioggia.

La ferrovia Rovigo-Chioggia interessa almeno 200 mila abitanti ed una zona che, se difesa e garantita con opere di sicurezza idraulica, ha certamente prospettive notevoli di sviluppo economico, non soltanto nel campo agricolo ma anche industriale e commerciale. Per queste ragioni, signor Ministro, le chiedo l'impegno di mantenere in servizio questa linea ferroviaria, come in fondo è nell'aspirazione di tutte le popolazioni del Polesine, da Rovigo al mare, e della stessa città di Chioggia.

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

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

« Il Senato,

esaminata la situazione della linea ferroviaria a scartamento ridotto Castelvetro-Porto Empedocle :

ritenuto che nel 1955 il Senato votò un ordine del giorno presentato da oltre 30 senatori di tutti i partiti che impegnava il Governo a trasformare la linea a scartamento ridotto in normale, anche a tratti e in diversi esercizi finanziari;

constatato inoltre che nell'aprile ultimo scorso una Commissione di studio del Ministero dei trasporti presieduta dal Vice Direttore delle Ferrovie dello Stato ingegner Branca, è venuta in Sicilia e ad Agrigento ha tenuto presso la Camera di commercio un convegno presieduto dal Sottosegretario ai trasporti onorevole Volpe con la presenza e gli interventi di tutti i Parlamentari nazionali e regionali di tutti i Partiti nonché dei Sindaci e degli operatori economici della Provincia;

appreso che la Commissione ebbe a constatare l'esigenza economico-sociale della trasformazione della suddetta ferrovia e che nella sua relazione la Commissione ha espresso parere favorevole;

impegna il Governo,

1) a trasformare la suddetta ferrovia da scartamento ridotto in normale chiudendo così il periplo ferroviario dell'isola di Sicilia nell'unica parte che, da Castelvetro a Porto Empedocle, manca di ferrovia a scartamento normale;

2) a finanziare i lavori occorrenti alla suddetta trasformazione con il Piano degli 800 miliardi varato recentemente dal Consiglio dei ministri ».

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

MOLINARI. Onorevole Presidente, il mio ordine del giorno ricalca quello già votato dal Senato nel 1955, che impegnava appunto il Governo a trasformare la linea Castelvetro-Porto Empedocle, e quindi potrei fare a meno di illustrarlo. Voglio però aggiungere la notizia che, recentemente, la Commissione di studio venuta in Agrigento, presieduta dall'ingegner Branca, presente il Sottosegretario Volpe, accertate le esigenze della trasformazione in parola ai fini delle necessità economiche e sociali della zona, espresse parere favorevole. Rivolgo, pertanto, viva raccomandazione al Ministro dei trasporti perchè faccia in modo che, una buona volta, questa trasformazione venga realizzata, essendo essa condizione di progresso economico, sociale e industriale della zona.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Battaglia.

CARELLI, Segretario:

« Il Senato,

considerato che parecchi anni addietro — in vista del fatto che le due linee ferrate Catania-Palermo e Messina-Palermo si unificano a Fiumetorto e indi procedono sullo stesso unico binario sino a Palermo; e della conseguenziale particolare intensità del traffico sul tratto di linea Palermo-Fiumetorto e viceversa — venne riconosciuta la necessità

di raddoppiare il binario su detto tratto di strada ferrata;

ritenuto, però, che tale raddoppio è stato messo in opera solo in parte e precisamente nel tratto intermedio a quello dianzi specificato e precisamente nel tratto Termini Imerese-Altavilla;

ritenuto che i lavori eseguiti possono e debbono ritenersi inutili, o quasi, ove l'opera di raddoppio non sia completata,

invita il Governo a finanziare il completamento dei lavori di raddoppio del binario ferroviario sul tratto Palermo-Fiumetorto ».

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

BATTAGLIA. Poichè « l'ora volge al desio », sarò telegrafico. La portata del mio ordine del giorno è, del resto, chiarissima: esso denuncia un'opera rimasta incompiuta. Nel 1953, se non erro, era stata accertata l'assoluta necessità del raddoppio del binario della Palermo-Fiumetorto, perchè le due linee Messina-Palermo e Catania-Palermo, riunendosi a Fiumetorto e servendosi dello stesso percorso ad unico binario sino a Palermo, risultavano particolarmente sovraccaricate in quest'ultimo tratto, con la conseguenza naturale e logica di ritardi e di disservizi.

In relazione all'esigenza di eliminare detti inconvenienti vennero stanziati dei fondi, con i quali, però, si effettuò il raddoppio solo sul tratto fra Termini Imerese e Altavilla. Il raddoppio invece è necessario sull'intero percorso: Fiumetorto-Palermo. Da qui la necessità, quindi, di completare l'opera rimasta incompiuta. E sono certo, onorevole Ministro, che ella sarà particolarmente sensibile alla esigenza di non lasciare un'opera di tanta importanza, con tanti miliardi già spesi, nelle condizioni in cui essa in atto si trova. Grazie, signor Presidente.

PRESIDENTE. Si dia lettura dei due ordini del giorno dei senatori Cervellati, Sacchetti e Gallotti Balboni Luisa.

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

« Il Senato,

considerato il grave danno arrecato alla categoria degli autotrasportatori dal rilascio, effettuato lo scorso anno, dell'autorizzazione provvisoria per la utilizzazione delle trattrici agricole per trasporto, a conto terzi, delle bietole,

invita il Ministro dei trasporti a provvedere affinché non siano più concesse tali autorizzazioni » ;

« Il Senato,

constatata la difficile situazione creata nel settore dell'autotrasporto merci a seguito dell'applicazione della legge 26 giugno 1935, n. 1349, che contrasta con le nuove esigenze del settore;

considerata la necessità di eliminare le cause del profondo disagio esistente nella categoria degli autotrasportatori,

invita il Ministro dei trasporti :

1) a promuovere la modificazione della legge 26 giugno 1935, n. 1349, che stabilisce la regolamentazione della concessione delle licenze, in conto terzi e in conto proprio;

2) a provvedere affinché siano sbloccate tutte le autorizzazioni al trasporto merci in conto terzi rimaste bloccate a seguito della promulgazione del decreto ministeriale del 20 giugno 1960, e a concedere, agli autotrasportatori in possesso di dette licenze la facoltà di poterle utilizzare per autocarri di portata superiore a 50 quintali;

3) ad autorizzare il rilascio di nuove licenze non trasferibili e non utilizzabili per rimorchi a quanti, in possesso già di autocarro, intendano sostituire l'automezzo con macchine di portata superiore ».

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

C E R V E L L A T I . Signor Ministro, io ho posto nei miei ordini del giorno due questioni che a lei sono già state prospettate

dalle categorie interessate. Il primo ordine del giorno riguarda il problema dei permessi concessi lo scorso anno alle trattrici agricole per il trasporto in conto terzi delle bietole. Gli autotrasportatori hanno sentito dire che si pensa anche quest'anno di rinnovare tale permesso, onde la mia richiesta di tener conto del danno che hanno subito lo scorso anno gli autotrasportatori, i quali, d'altra parte, si considerano in condizioni di poter effettuare direttamente il trasporto delle bietole.

Il secondo ordine del giorno tratta di una questione che già da tempo la categoria interessata ha sottoposto all'attenzione del suo Ministero. Anzi, a questo proposito, furono fatte delle promesse dal suo predecessore, mentre lei personalmente, onorevole Ministro, ebbe a promettere ad una delegazione di esaminare il problema.

Io pongo di nuovo la questione alla sua attenzione pregandola, a nome degli interessati, di volerla esaminare a fondo, in quanto questi piccoli autotrasportatori sono veramente i più bisognosi e, se non si adottassero le misure richieste, verrebbero messi in condizione di dover abbandonare l'attività che essi hanno esplicato fino a questo momento. È una richiesta che non porterà nessun danno, come si pensa, alle Ferrovie dello Stato; anzi, concedendo quanto si chiede, cioè la possibilità di uno sbocco delle licenze e quindi la possibilità, per i possessori di una vecchia licenza di trasporto in conto terzi fino alla portata di cinquanta quintali, di trasferirla su una nuova macchina, non solo non si aumenterebbe il numero delle macchine, ma nel contempo si soddisferebbe l'esigenza di sviluppo industriale ed economico del nostro Paese.

Per queste ragioni, signor Ministro, la prego di voler tenere nella dovuta considerazione le due questioni che ho prospettato con i miei ordini del giorno.

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

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

« Il Senato,

considerato l'incremento assunto in questo secondo dopoguerra, dal trasporto di derrate per ferrovia in regime di freddo, passato dai 197 mila carri del biennio 1938-39 ai 420 mila del 1959-60, di cui, una importante aliquota è rappresentata dal trasporto di prodotti ortofrutticoli;

constatato che una costante tendenza all'aumento di questo traffico ha determinato, specie nei così detti momenti di punta, una carenza di carri frigoriferi rispetto alle richieste dei trasportatori; che, a causa degli incrementi produttivi conseguenti alla estensione delle superfici coltivate ad ortofrutticoli da una parte, e dall'altra all'estendersi del mercato di tali prodotti, nel prossimo futuro la mancanza di carri frigoriferi disponibili sarà ancora più accentuata di quanto non lo sia allo stato, con grave danno per i ceti interessati, specialmente per quelli dell'Italia meridionale, ove la deficienza di carri frigoriferi è più accentuata; che l'integrazione prevista, per il prossimo quinquennio, di 500 carri frigoriferi annui, cioè 2500 in totale, sarebbe insufficiente già oggi a sopprimere ai bisogni di una tale specie di traffico ed a maggior ragione quindi lo sarà nel prossimo avvenire; che occorre, inoltre, studiare un sistema di tariffa differenziale da applicare ai trasporti degli ortofrutticoli, che provengono dai luoghi di produzione dell'Italia del Sud verso i mercati del Nord, sia nazionali che esteri, fatto in modo che il costo di trasporto delle su cennate merci non incida in misura tale, da maggiorare il costo di produzione delle stesse in maniera così sensibile da porle in condizioni di inferiorità di fronte alle altre similari che partono dai centri di produzione del Nord,

impegna il Governo a stanziare, coi prossimi bilanci del Ministero dei trasporti, fondi sufficienti per costruire almeno 1000 carri refrigeranti all'anno, e per la durata di un quinquennio, onde far fronte alle accresciute esigenze di trasporto di derrate con tale sistema di carri, studiando, nel contempo, una tariffa differenziale così fatta per cui, applicata alle derrate ortofrutticole che partono

dai luoghi di produzione del Sud, il costo di trasporto delle dette merci, per raggiungere i mercati di consumo del Nord, sia nazionali che esteri, non incida sul costo di produzione in maniera così vistosa, da porre, come è allo stato, gli ortofrutticoli, che provengono dal Mezzogiorno, in condizioni di inferiorità di fronte ad altri consimili, che partono dai luoghi di produzione del Centro-Nord del nostro Paese ».

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

G R A M E G N A . Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'ordine del giorno che io illustro mi è stato suggerito dalla lettura della relazione di maggioranza presentata dal senatore Florena il quale, parlando appunto del movimento delle derrate che si verifica nel nostro Paese attraverso le ferrovie, ci ha informato che nel 1951-52 il movimento dei carri-derrata fu di 2.866.308, mentre nel 1959-60 tale movimento è passato a 3.539.487; cioè nel periodo di tempo trascorso tra il 1951 e il 1959 vi è stato un aumento del movimento da 100 a 123.

Quando poi nella relazione si parla del movimento dei carri frigoriferi usati per il trasporto delle derrate, vediamo che questa percentuale aumenta ancora, perchè dai 246 mila 684 carri, cioè l'8,6 per cento del movimento totale dei carri-derrata avvenuto per ferrovia, si passa nel 1959-60 a 419.899 carri, cioè il 12 per cento del movimento totale. Un aumento di gran lunga superiore, quello dei carri frigoriferi, di fronte ai carri di trasporto derrate in generale. Ma vi è ancora qualche cosa di più: quando si passa ad esaminare il quantitativo degli ortofrutticoli trasportati con le Ferrovie dello Stato, si nota che, all'interno, nel 1954, vi è stato un movimento di 16.174 carri, mentre per le merci dirette all'estero questo movimento è stato di 63.301 carri, cioè una percentuale abbastanza rilevante, percentuale che è ancora di più aumentata nel 1960, passando dai 18.280 carri frigoriferi di merci destinate all'interno del nostro Paese a 125.557 carri per l'estero, cioè un aumento del 184 per

cento. Noi sappiamo che il trasporto di ortofrutticoli ha dei mesi in cui vi sono delle cosiddette punte massime, e cioè il mese di agosto e di settembre, cosicchè nel mese di agosto del 1959 (è sempre il senatore Florena nella sua relazione che ce lo dice) abbiamo avuto 24.688 carri frigoriferi, nel 1960 questo numero è alquanto diminuito passando a 22.514 carri. È evidente che quando noi pensiamo, specialmente per il trasporto degli ortofrutticoli all'estero, che un carro frigorifero impiega tra l'andata e il ritorno nel nostro Paese non meno di 7 giorni, noi vediamo che per il parco carri frigoriferi in dotazione delle ferrovie dello Stato, che sarà nel 1962 di 7.730 carri, la disponibilità che si ha, specie nei mesi di punta di agosto e settembre, è di molto meno di 1000 carri, cioè la capacità di trasporto di queste nostre merci all'interno e all'esterno del nostro Paese è di non più di 80 mila quintali di ortofrutticoli al giorno.

Ora, è di tutta evidenza l'insufficienza di questo numero di carri frigoriferi attualmente in funzione, ma tale insufficienza si avrà anche nel 1962, quando cioè entreranno in funzione i 1.090 carri frigoriferi già finanziati ed in via di completamento. Ma la situazione, onorevole Ministro e onorevoli senatori, è ancora più grave quando si passa ad esaminare le regioni che possono usufruire di carri frigoriferi. Non intendo fare questioni regionali nè tanto meno questioni di campanile, però è una realtà della quale noi dobbiamo tener conto. Nei mesi di agosto e di settembre, cioè nei mesi di punta, coincide la esportazione dei nostri ortofrutticoli del nord con gli ortofrutticoli del Mezzogiorno, ove si coltiva la stragrande maggioranza delle uve da tavola. L'esportazione di questo prodotto coincide con l'esportazione degli ortofrutticoli del nord, cioè delle pesche e delle pere. Ed allora si verifica che i carri frigoriferi, per due motivi, non possono raggiungere il sud:

in primo luogo, perchè l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato non conviene far percorrere a vuoto la distanza che separa la Valle Padana dalla Puglia e quindi molto difficilmente i carri frigoriferi sono destinati ai richiedenti di questa zona;

in secondo luogo perchè, proprio per questa coincidenza di necessità che si verifica,

molto più facilmente sono soddisfatti coloro che sono al nord.

Io vivo nella regione che dà il maggior contributo di esportazione ortofrutticola, uva da tavola per l'estero, cioè nella Puglia, e precisamente nella provincia di Bari dove, secondo dati statistici forniti al convegno della vite e del vino del 1957, si ha una coltura di uva da tavola a tendoni di circa 10.000 ettari, con una produzione di non meno di 1 milione e mezzo di quintali.

B A R B A R O . Valorizziamo la jonica adriatica e avrete vantaggio anche voi.

G R A M E G N A . La jonica adriatica non c'entra con l'argomento che sto trattando.

Dunque, quando noi abbiamo bisogno di esportare il maggiore quantitativo di ortofrutticoli all'estero, manchiamo dei carri frigoriferi indispensabili perchè l'uva da tavola che deve raggiungere i mercati di Monaco, di Amburgo e anche dei Paesi scandinavi, deve viaggiare non meno di tre giorni ed è indispensabile l'uso del frigorifero, altrimenti il prodotto arriva guasto, con danno non solo per l'esportatore e per il produttore ma per l'economia nazionale. Non basta produrre merci che siano richieste all'estero, è anche necessario fornire i mezzi perchè possano arrivare sui mercati di vendita, in quanto non dobbiamo dimenticare che nella Germania occidentale, dove noi esportiamo il maggiore quantitativo di questa uva, al quindicesimo settembre, cioè quando alcuni Paesi al di là della cosiddetta cortina di ferro cominciano ad esportare la loro produzione, la nostra uva, se non arriva in condizioni tali da poter competere, non è più richiesta.

Si tratta di un problema di carattere sociale, perchè sui diecimila ettari coltivati in provincia di Bari, sui quindicimila di tutta la Puglia, lavorano centinaia di migliaia di lavoratori, per milioni di giornate lavorative. È evidente che, se non siamo posti in condizione di poter competere con la concorrenza che ci viene da altri Paesi, non possiamo continuare a lavorare e quindi a dar vita a tutta la popolazione che di questo prodotto vive.

Ancora due parole, signor Ministro, per quanto riguarda le tariffe differenziali; a me

sembra che bisogna combinarle in maniera tale che il prodotto che viene dal Sud non debba partire handicappato, e mi spiego: il prodotto che parte dal centro e dal nord dell'Italia ha un costo di trasporto di gran lunga inferiore al costo di trasporto del prodotto che viene dal Sud, anche se sono applicate le cosiddette tariffe differenziali, che oggi vigono, secondo le tariffe delle nostre Ferrovie.

Ora, mi sembra che bisogna studiare tariffe differenziali realizzate in maniera da ridurre il costo di produzione.

Noi, dell'Italia meridionale, conosciamo e sappiamo che natura di terreni abbiamo; abbiamo in maggioranza terreni aridi, in cui è possibile coltivare con convenienza, uva da tavola. Se non ci si mette in condizione di poter sfruttare quella qualità di terreno per quelle colture che sono consigliate, è evidente che vedremo ancora maggiormente abbandonati i nostri paesi, più di quanto non lo siano già oggi, perchè con la caduta dei prezzi e del reddito oggi derivanti dalla coltura delle uve da tavola la miseria aumenterà e le popolazioni saranno costrette ad espatriare.

Sono questi i motivi per cui, penso, onorevole Ministro, ella vorrà prendere in considerazione il mio ordine del giorno.

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

R U S S O , Segretario:

« Il Senato,

considerato che i trasporti di merce per via fluviale sono in continuo aumento tanto che, per la parte inferiore del Po, si è già arrivati alle 800 mila tonnellate annue;

considerato altresì che la realizzazione della idrovia Locarno-Venezia risponde, oltrechè ad interessi di indole internazionale, ad urgenti necessità di natura industriale e commerciale,

invita il Ministro dei trasporti:

1) a disporre perchè sia al più presto redatto un regolamento che detti le norme da osservarsi per la navigazione interna;

2) a prendere i necessari accordi con il Ministro dei lavori pubblici perchè sia re-

dato con urgenza il progetto esecutivo dell'idrovia internazionale Locarno-Venezia e sia stabilito un piano per la sollecita graduale realizzazione dell'opera stessa »;

« Il Senato,

considerato che l'esercizio della navigazione nel lago Maggiore continua a presentare un bilancio attivo superiore a 50 milioni di lire annue;

che tale indice sta a dimostrare il progressivo aumento dei turisti sullo stesso lago;

che l'instaurazione di un servizio celere tra le località di Arona, Stresa, Pallanza, Luino e Locarno favorirebbe ancor più il movimento turistico specie tra l'Italia e la confinante Svizzera,

invita il Ministro dei trasporti ad istituire, almeno per il periodo maggio-settembre, un servizio giornaliero di aliscafi o di motoscafi veloci tra le predette località ».

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

P A J E T T A . Onorevole Signor Presidente, onorevoli senatori, illustrissimo signor Ministro, lei ha certamente presente il testo del mio primo ordine del giorno; è distinto in due parti.

La prima parte riguarda la necessità che sia redatto un regolamento per la navigazione sul Po, anzi per la navigazione fluviale in genere.

So che lei, signor Ministro alcuni mesi fa, ha partecipato ad un Consiglio di Presidenza della Unione per la navigazione interna, di cui faccio parte anch'io. Non ero presente, ma ho saputo che lei è intervenuto e di ciò la ringrazio anche a nome del Consiglio. Nell'ultima seduta di tale Consiglio ho appreso che per la mancanza di un regolamento di navigazione, sussiste il pericolo che si verificino degli inconvenienti i quali potrebbero causare dei fatti anche molto incresciosi. E' ciò specialmente nel tratto Venezia-Mantova, dove navigano natanti sino a 1.300 tonnellate.

Voi non mancate certamente di esperti che possano compilare un regolamento per la na-

vigazione fluviale; d'altra parte, esperti potrebbero trovare anche a Venezia, dove si è ormai adusati anche a questo genere di navigazione. Ma è urgente e necessario provvedere, perchè ho saputo che, ad esempio, vi è del personale addetto agli imbarcaderi e sbarcaderi il quale, di notte, usa indifferentemente i segnali rossi, verdi o celesti per significare la stessa cosa. Voi capite, pertanto, signor Ministro, quali equivoci possano nascere, con il pericolo di inconvenienti gravissimi.

Il secondo argomento è veramente molto importante: si tratta della idrovia Venezia-Locarno. Ne ha parlato pochi minuti or sono il senatore Gombi e voi certamente conoscerete anche il bellissimo intervento che, in una seduta dell'anno scorso, ha fatto al riguardo l'attuale Presidente di questa Assemblea, il senatore Zelioli Lanzini, per dimostrare che questo problema deve pure, una buona volta, essere risolto.

È oramai da anni che se ne parla, sin da quando, diversi anni fa, ero presidente della provincia di Varese. Si è sempre detto che è un progetto che si deve realizzare sia per ragioni internazionali, sia per motivi industriali e commerciali. Ora io vorrei che si venisse a una decisione.

So benissimo che chi dovrebbe costruire il canale è il Ministero dei lavori pubblici e non il Ministero dei trasporti, ma voi capite meglio di me, signor Ministro, che c'è una interferenza fra l'uno e l'altro Ministero, per cui vi prego di voler prendere accordi con il Ministro dei lavori pubblici per stabilire una buona volta se codesta idrovia si deve o non si deve fare. Se il Governo perverrà alla conclusione che è inutile occuparsene perchè il sistema fluviale è stato sorpassato da altri sistemi di trasporto, allora non parliamone più e sciogliamo anche il Comitato di Venezia per la navigazione interna.

Ma se invece, come io credo, la costruzione dell'idrovia Locarno-Venezia risponde a delle necessità nazionali ed internazionali, si scelga uno dei già esistenti progetti esecutivi; se necessario, se ne compili uno nuovo; ma si arrivi finalmente ad una conclusione. Se il costo sarà tale che non si possa realizzarlo gravandolo su di un solo bilancio, si formuli un piano triennale, quadriennale o quinquennale che sia, ma si stabilisca una buona volta

che questa idrovia deve essere realizzata in un determinato periodo di tempo.

Credo, signor Ministro, che, se arriveremo a questo risultato, faremo un'opera giovevole non solo alla Valle Padana, ma anche alle regioni bagnate dal Ticino e dal lago Maggiore: faremo l'interesse di tutto il Paese.

Il secondo ordine del giorno è molto più semplice. Ho rilevato a pagina 22 e 23 della relazione Florena che, fortunatamente per noi — sono nativo del Lago Maggiore — la gestione dei servizi lacuali sul detto lago dà buoni risultati. Abbiamo infatti, da qualche anno, un attivo di circa 50 milioni. Ora, signor Ministro, se il movimento turistico dà tali risultati, è necessario che noi lo favoriamo, tanto più se si tenga presente che quasi un terzo del lago Maggiore appartiene alla Svizzera. Si debbono quindi curare non soltanto le comunicazioni interne, ma anche quelle internazionali.

Cinque o sei anni fa sul Lago Maggiore era stato messo in esercizio un aliscafo. Poi tale natante si è avariato. Riparato, pare sia stato portato sul Lago di Garda. Con l'aliscafo data la sua velocità, si poteva andare da Arona a Locarno in un'ora, un'ora e mezzo all'incirca. Con i soliti battelli si impiegano invece cinque o sei ore. Le conseguenze, dal punto di vista turistico, sono evidenti.

Chiedo pertanto, onorevole signor Ministro che, poichè l'esperimento fatto ha dato buoni risultati e poichè, come ho detto e come risulta dalla relazione Florena, il movimento turistico sul lago Maggiore è in continuo aumento, così come avviene del resto per il lago di Como e per il lago di Garda, si voglia provvedere (non credo si tratti di una grande spesa) affinchè o con aliscafi o con motoscafi veloci sia stabilito un rapido servizio sul lago Maggiore ed aggiungo anche sul lago di Como e sul lago di Garda, che metto sullo stesso piano.

Io ritengo che un servizio adeguato potrebbe essere fatto con due aliscafi per ogni lago. Ho visto che il senatore Zane è dello stesso mio pensiero ed ha presentato un ordine del giorno proprio per ottenere un altro aliscafo per il lago di Garda. Io mi associo alla sua richiesta e chiedo che

siano dati due aliscafi anche per il lago Maggiore e per il lago di Como. Grazie.

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

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

« Il Senato,

considerando l'importanza economico-sociale che assumono per il Friuli, Regione particolarmente depressa, i tronchi ferroviari di Gemona-Casarsa, Pinzano-Sacile e Palmanova-San Giorgio di Nogaro,

impegna il Governo a non proporre la soppressione, ed in ogni caso, prima di addvenire ad una qualsiasi decisione che fosse in contrasto con interessi delle popolazioni delle zone servite dalle suddette linee ferroviarie, ad esaminare i provvedimenti che potranno rendersi necessari in collaborazione con i rappresentanti degli enti locali della provincia di Udine ».

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

P E L L E G R I N I . Il mio ordine del giorno è l'eco di serie e gravi apprensioni che sono sorte nel Friuli in conseguenza della notizia che prossimamente verrebbero soppressi i tre tronchi ferroviari di Genova-Casarsa, Pinzano-Sacile e Palmanova-San Giorgio di Nogaro.

Richiamo l'attenzione dell'onorevole Ministro sulla gravità di un eventuale simile provvedimento in una provincia estremamente depressa, nella quale ogni strumento economico costituisce un elemento essenziale per

mantenere l'attuale grado, non soddisfacente, di organizzazione della vita economica e sociale.

Io ho qui uno studio della Camera di commercio di Udine che rappresenta, con estrema evidenza, la gravità del danno che deriverebbe al Friuli dalla soppressione di questi tre tronchi. Ed ho un ordine del giorno firmato dal senatore Fantoni, sindaco di Genova, a nome dei sindaci di tutta la zona attraversata dalla linea Genova-Casarsa, che depreca tale provvedimento e propone che si studino i modi per ovviarvi.

Io le dico soltanto, onorevole Ministro, che tali tronchi servono masse notevoli di studenti, di operai, di piccoli e medi operatori economici, e che sono essenziali per le attività turistiche che sono un elemento di vita economica per larga parte di quelle popolazioni.

Spero che lei vorrà meditare sull'opportunità di soprassedere a tali provvedimenti di soppressione. In ogni caso, nel mio ordine del giorno è indicata l'esigenza di un esame, da farsi assieme ai rappresentanti degli enti locali del Friuli, di ogni misura che tenda ad incidere in senso negativo sulla situazione economica della provincia di Udine.

P R E S I D E N T E . Rinvio il seguito della discussione alla prossima seduta.

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

La seduta è tolta (ore 13,35).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari