

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

545^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MARTEDÌ 17 APRILE 1962

Presidenza del Presidente MERZAGORA,
indi del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI
e del Vice Presidente SCOCCIMARRO

INDICE

AMMINISTRAZIONI COMUNALI E PROVINCIALI:	
Trasmissione di decreti di scioglimento di Consigli comunali e provinciali e di proroga di gestioni straordinarie di Consigli comunali	Pag. 25324
COMMISSIONE PARLAMENTARE:	
Annunzio di composizione	25324
CONGEDI	25323
DISEGNI DI LEGGE:	
Annunzio di presentazione	25323
Deferimento alla deliberazione di Commissioni permanenti	25323
Deferimento alla deliberazione di Commissione permanente di disegni di legge già all'esame della stessa Commissione:	
PRESIDENTE	Pag. 25325
CORBELLINI	25324
SACCHETTI	25325
Presentazione di relazione	25324
Trasmissione	25323
« Rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle Ferrovie dello Stato » (1970) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione):	
PRESIDENTE	25331
ANGELILLI	25386
BARBARO	25364, 25401

545^a SEDUTA

ASSEMBLEA - RES. STENOGRAFICO

17 APRILE 1962

BATTAGLIA	Pag. 25361
CAROLI	25353
CORBELLINI, <i>relatore</i>	25392, 25399
CROLLALANZA	25326, 25399
D'ALBORA	25349
DARDANELLI	25381
FENOALTEA	25391
FERRARI	25369
GENCO	25384
IMPERIALE	25354
INDELLI	25371
MAMMUCARI	25337
MANCINO	25401
MASCIALE	25389
MATTARELLA, <i>Ministro dei trasporti</i> 25393 e <i>passim</i>	
MOLINARI	25375

MONNI	Pag. 25389
OTTOLENGHI	25383
PICARDI	25391
RODA	25388
SAMEK LODOVICI	25388
SOLARI	25343, 25400
VACCARO	25379
VECELLIO	25332
ZACCARI	25373

INTERPELLANZE:

Annunzio	25404
--------------------	-------

INTERROGAZIONI:

Annunzio	25405
--------------------	-------

Presidenza del Presidente MERZAGORA

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 17).

Si dia lettura del processo verbale della seduta precedente.

RODA, Segretario, dà lettura del processo verbale.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale si intende approvato.

Congedi

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Berlingieri per giorni 2, Bertone per giorni 3, Caristia per giorni 2, Di Grazia per giorni 2, Latini per giorni 2 e Merlin per giorni 3.

Non essendovi osservazioni, questi congedi si intendono concessi.

Annunzio di disegni di legge trasmessi dalla Camera dei deputati

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

« Modifiche alla legge 10 aprile 1954, n. 113, sullo stato giuridico degli ufficiali dell'Esercito, della Marina e dell'Aeronautica per quanto concerne la liquidazione definitiva della pensione » (1860-B), d'iniziativa dei deputati Cappugi ed altri e Cuttitta (Approvato dalla 7^a Commissione permanente della Camera dei deputati, modificato dalla 4^a Commissione permanente del Senato e nuovamente modificato dalla 7^a Commissione permanente della Camera dei deputati);

« Concessione di un assegno mensile a talune categorie di impiegati della Presidenza del Consiglio dei ministri e dei Ministeri dell'agricoltura e delle foreste, dell'industria

e del commercio e della sanità » (1880-B) (Approvato dalla 5^a Commissione permanente del Senato e modificato dalla 6^a Commissione permanente della Camera dei deputati).

Questi disegni di legge saranno stampati, distribuiti ed assegnati alle Commissioni competenti.

Annunzio di presentazione di disegno di legge

PRESIDENTE. Comunico che è stato presentato il seguente disegno di legge d'iniziativa:

dei senatori Sacchetti e Fortunati:

« Interpretazione autentica dell'articolo 11, terzo comma, del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 16 maggio 1960, n. 570, in materia di poteri della Giunta provinciale amministrativa per il riparto frazionale delle elezioni comunali e riforma delle decisioni adottate in contrasto con tale interpretazione » (1991).

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

Annunzio di deferimento di disegni di legge alla deliberazione di Commissioni permanenti

PRESIDENTE. Comunico che, valendomi della facoltà conferitami dal Regolamento, ho deferito i seguenti disegni di legge alla deliberazione:

della 3^a Commissione permanente (Affari esteri):

« Adeguamento dei ruoli organici del Ministero degli affari esteri » (1702-B), previ pareri della 1^a e della 5^a Commissione;

della 4ª Commissione permanente (Difesa):

« Modifiche alla legge 10 aprile 1954, numero 113, sullo stato giuridico degli ufficiali dell'Esercito, della Marina e dell'Aeronautica per quanto concerne la liquidazione definitiva della pensione » (1860-B), d'iniziativa dei deputati Cappugi ed altri e Cuttitta, previo parere della 5ª Commissione;

della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Concessione di un assegno mensile a talune categorie di impiegati della Presidenza del Consiglio dei ministri e dei Ministeri dell'agricoltura e delle foreste, dell'industria e del Commercio e della sanità » (1880-B);

della 9ª Commissione permanente (Industria, commercio interno ed estero, turismo):

« Disciplina igienica della produzione e del commercio della birra » (1680-B).

Annunzio di presentazione di relazione

PRESIDENTE. Comunico che, a nome della 1ª Commissione permanente (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno), il senatore Schiavone ha presentato la relazione sul seguente disegno di legge:

« Revisione dei film e dei lavori teatrali » (478-B).

Questa relazione è già stata stampata e distribuita ed il relativo disegno di legge è già stato iscritto all'ordine del giorno della seduta odierna.

Annunzio di composizione di Commissione parlamentare

PRESIDENTE. Comunico di aver chiamato i senatori Battaglia, Bonafini, Caroli, Mammucari, Molinari, Moro, Restagno e Secci a far parte della Commissione par-

lamentare consultiva per l'attuazione delle provvidenze turistiche e alberghiere prevista dall'articolo 5 della legge 15 febbraio 1962, n. 68.

Annunzio di decreti di scioglimento di Consiglio provinciale, di Consigli comunali e di proroga di gestione straordinaria di Consigli comunali

PRESIDENTE. Informo che, con lettera del 13 aprile 1962, il Ministro dell'interno ha comunicato, in adempimento a quanto disposto dall'articolo 323 del testo unico della legge comunale e provinciale, approvato con regio decreto 4 febbraio 1915, n. 148, gli estremi dei decreti del Presidente della Repubblica — emanati nel primo trimestre 1962 — concernenti lo scioglimento del Consiglio provinciale di Massa Carrara e dei Consigli comunali di Caorle (Venezia), Corato (Bari), Spoltore (Pescara), Manfredonia (Foggia) e Bovalino (Reggio Calabria).

Lo stesso Ministro ha inoltre comunicato gli estremi dei decreti prefettizi concernenti la proroga della gestione straordinaria dei Consigli comunali di Foggia e Pisa.

Deferimento alla deliberazione di Commissione permanente di disegni di legge già all'esame della stessa Commissione

CORBELLINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORBELLINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nella seduta di venerdì scorso l'Assemblea ha deciso di rimandare alla seduta odierna la decisione circa la richiesta che io ho fatto allora, a nome della 7ª Commissione, di deferire, in sede deliberante, alla Commissione stessa, i disegni di legge n. 1179, relativo al riordinamento dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale, e numero 1541, concernente l'esercizio dei servizi postali e commerciali

marittimi di carattere locale, richiesta che la Commissione aveva fatto all'unanimità.

Ritengo opportuno al riguardo, per chiarire meglio la ragione della richiesta, per quanto riguarda il disegno di legge n. 1179, accennare al modo in cui si sono svolti i lavori nella Commissione. Questo disegno di legge è stato presentato al Senato dal Governo il 19 luglio 1960 ed è stato assegnato, in sede referente, alla 7ª Commissione permanente. Esso venne poi esaminato in Commissione nelle sedute del 27 aprile, del 3 maggio, del 14 e 21 giugno 1961. È stato portato in Assemblea successivamente, e nel corso di tre sedute, dal 14 al 18 luglio 1961, sono intervenuti nella discussione, che è stata molto esauriente, i senatori Cervellati, Focaccia, Zucca, Banfi, Crollalanza. Al termine della seduta pomeridiana del 18 luglio, il Ministro Jervolino ha richiesto la sospensione della discussione per un riesame del provvedimento. Successivamente, dopo la sosta dei lavori di questo inverno, il 4 aprile 1962, quindi recentemente, la 7ª Commissione permanente, esaminato il nuovo testo presentato dal Ministro Macrelli, ha chiesto di riesaminare il disegno di legge in sede referente; e il 13 aprile 1962, come ho accennato poc'anzi, la 7ª Commissione ha deliberato all'unanimità di richiedere l'assegnazione del disegno di legge in sede deliberante. Questa richiesta è stata presentata da me in Aula il giorno stesso, e l'Assemblea ha deliberato di rinviare la decisione ad oggi.

Prego pertanto l'Assemblea, se non ha nulla in contrario, di deferire in sede deliberante il disegno di legge n. 1179, oltre al disegno di legge n. 1541, alla nostra Commissione, che in tal caso verrà convocata domani mattina per l'esame dei provvedimenti.

SACCHETTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SACCHETTI. Il nostro collega Scocimarro, nella seduta di venerdì scorso, di fronte alla richiesta di passaggio del disegno di legge in Commissione in sede deli-

berante, non conoscendo l'Assemblea i motivi per i quali la 7ª Commissione aveva fatto detta proposta, bene ha fatto a proporre un rinvio perchè ogni Gruppo potesse esaminare la questione.

Orbene il Gruppo comunista, esaminate le profonde modifiche proposte dal ministro Macrelli al precedente disegno di legge presentato dall'onorevole Jervolino, modifiche che rappresentano un reale capovolgimento dell'impostazione data dal suo predecessore (che minacciava la soppressione o la privatizzazione di una parte delle linee di preminente interesse nazionale), considerato altresì che il ministro Macrelli, già in Commissione ha dichiarato che è intendimento del Governo di presentare un piano di ulteriore sviluppo delle partecipazioni statali ai traffici marittimi, nonchè di sollecitare l'organizzazione della conferenza del mare in modo che possa svolgersi entro l'anno, il Gruppo comunista approva l'atteggiamento dei membri della 7ª Commissione ed è favorevole al passaggio del disegno di legge in sede deliberante, prendendo atto che il nuovo testo del provvedimento rappresenta un grande successo dell'azione politica e parlamentare svolta dal Gruppo comunista contro il tentativo di smobilizzazione della Finmare.

PRESIDENTE. Poichè non si fanno osservazioni, la richiesta della 7ª Commissione permanente s'intende approvata.

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle Ferrovie dello Stato » (1970) (Approvato dalla Camera dei deputati)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle Ferrovie dello Stato », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Crollalanza, il quale, nel corso del suo intervento,

svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato insieme ai senatori Franza e Ferrari.

Si dia lettura dell'ordine del giorno.

R O D A , *Segretario:*

« Il Senato,

nell'approvare la legge di rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato;

considerate le lacune e le deficienze esistenti sulla rete nazionale, particolarmente nel Mezzogiorno e nelle Isole;

considerato che se esse dovessero ulteriormente permanere costituirebbero grave intralcio alla rinascita economica di tali Regioni, e ciò in pieno contrasto con la politica meridionalista che il Governo intende perseguire;

considerato, inoltre, che finalmente ha avuto inizio, con alcuni massicci impianti, l'industrializzazione di alcune zone della Puglia e della Lucania, con conseguente crescente aumento di traffico;

preso atto che una parte dei finanziamenti previsti dalla legge è destinata alla esecuzione di opere e forniture nell'Italia meridionale ed insulare,

invita il Governo ad inquadrare nel primo piano di attuazione delle opere, e tra quelle di più urgente esecuzione, il completamento del raddoppio di binario, con relativa elettrificazione, della linea adriatica, nel tratto Bari-Lecce, e del tronco Foggia-Caserta, assicurando in tal modo agevoli e rapide comunicazioni tra la Puglia, la Lucania, il Sannio e l'Irpinia con Napoli e Roma, nonché con le regioni centro-settentrionali del versante tirrenico ».

PRESIDENTE. Il senatore Crollanza ha facoltà di parlare.

C R O L L A L A N Z A . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, la nostra parte, anche se è all'opposizione dell'attuale Governo di centro-sinistra, non può non riconoscere che questo disegno di

legge, — presentato a suo tempo dal ministro Spataro e migliorato, nella sua impostazione, a seguito degli emendamenti proposti alla Camera dei deputati ed accettati dal Governo, — risponde alle legittime aspettative del Paese e alle esigenze inderogabili dell'Amministrazione delle ferrovie, poichè mira a porre la rete ferroviaria dello Stato in condizione di radicale rinnovamento e potenziamento.

Ciò premesso è da osservare, peraltro, che esso avrebbe dovuto essere sottoposto al Parlamento già da parecchi anni, perchè lo stato di decadimento della rete ferroviaria, la concorrenza della strada ordinaria a quella ferrata, ed infine la sequenza delle disgrazie che si succedono con ritmo crescente, imponevano, non da oggi, di adottare vasti ed organici provvedimenti per avviare a soluzione un problema così vitale per la Nazione.

Se è vero, infatti, che qualche cosa in passato si è fatto, sia durante la precedente gestione del ministro Mattarella, il quale provvide all'elettrificazione di alcune linee, specialmente dell'Italia Settentrionale; sia durante quella del ministro Angelini, che con le leggi 21 marzo 1958, n. 280 e 18 dicembre 1959, n. 1142, dette un primo impulso all'ammodernamento ed al potenziamento di qualche altra linea; è altresì vero che tutto ciò non ha rappresentato che un modesto apporto, da parte dello Stato, sul piano finanziario, a quanto si rendeva da tempo necessario per effettuare delle radicali trasformazioni sulla rete ferroviaria.

C'è voluta la Commissione speciale degli esperti, formata dall'ingegnere Longo, e dai professori Saraceno e Onida, ed inoltre, come già accennato, il crescente susseguirsi di disastri ferroviari — per cui oggi viaggiare in treno può apparire non meno pericoloso che viaggiare in aereo o su strada ordinaria — c'è voluto tutto ciò, per mettere a punto in modo più organico il problema. Comunque, anche se tardi, l'essenziale è che una buona volta si proceda con ritmo e con mezzi più adeguati a fronteggiare le esigenze della Nazione.

Si è compreso, infine, adottando questo provvedimento, che la convinzione, larga

mente diffusa, che le ferrovie fossero condannate fatalmente a un declino, perchè soppiantate in parte dalla strada ordinaria e dai mezzi motorizzati, è quanto mai infondata; avendo esse una funzione insopprimibile e, d'altra parte, una precisa differenziazione, nella loro attività, dai compiti assolti oggi dalla motorizzazione su strada; così come ha chiaramente illustrato, nella sua pregevole relazione, il Presidente della 7^a Commissione, senatore Corbellini.

Solo potenziandole, però, solo ammodernandole, solo completandole e integrandole, nella rete, le ferrovie possono reggere alla concorrenza della strada ordinaria, ed assolvere alla loro preminente funzione nel campo dei trasporti.

Ciò facendo si provvede anche, a me sembra, in modo più organico e più sicuro, a mettere basi stabili per il risanamento del bilancio della stessa Amministrazione.

Al riguardo è da considerare che se i provvedimenti promossi a questo scopo dal ministro Angelini, sono valse a far stabilire, per legge, il principio fondamentale per cui lo Stato o le varie Amministrazioni che si servono delle ferrovie devono pagare i servizi che esse rendono, e che, in conseguenza, si è registrato un miglioramento nella situazione deficitaria del bilancio in questi ultimi esercizi; ciò per altro non è di per sé sufficiente ad assicurare una gestione economica delle Ferrovie dello Stato. La certezza di un bilancio attivo, o per lo meno in pareggio, dipende dalla possibilità di mettere le Ferrovie in condizione di piena efficienza, per servire bene il pubblico e l'economia del Paese.

Devo aggiungere però che se un disegno di legge come questo, col suo massiccio finanziamento del primo quinquennio e con quello previsto per il secondo, è motivo di soddisfazione per il Paese e per la nostra Assemblea, che non da oggi ha invocato provvedimenti drastici in questo senso; preoccupa altresì la nostra parte, e credo anche parecchi esponenti degli altri gruppi, la mancanza, per quanto si riferisce al Mezzogiorno, di dati precisi circa il modo come questo Piano verrà ad articolarsi; cioè la mancanza di conoscenza di quanta parte

dei mezzi finanziari che verranno impiegati saranno destinati ad opere vere e proprie ed a quali opere, e di quanta a servizi e a quali servizi, ed in particolare se ad impianti fissi oppure a materiale rotabile.

Il disegno di legge prevede sì delle divisioni per categorie, nell'autorizzazione di spesa: tanti miliardi per il materiale rotabile e tanti per il miglioramento, il potenziamento ed il rinnovamento delle linee, e ciò nella sua impostazione generale; ma per quanto si riferisce al Mezzogiorno, stabilisce soltanto che non meno di 320 miliardi sono ad esso destinati. Ebbene, onorevole Ministro, neanche la relazione che accompagna il disegno di legge precisa di quel fondo quanta parte sia destinato alle forniture e quanta alle opere. La divisione di categorie fra opere e servizi che esiste all'articolo 4, non trova poi riscontro nell'articolo 9, che è quello che si riferisce al Mezzogiorno.

C O R B E L L I N I, *relatore*. Dipende dalla potenzialità degli impianti del Mezzogiorno.

C R O L L A L A N Z A. Lasciamo la potenzialità e veniamo alla sostanza, che è questa: noi vogliamo sapere se i 320 miliardi destinati al Mezzogiorno, verranno in gran parte impiegati nelle commesse per forniture, che logicamente non possono avere limitazioni territoriali, nel caso si tratti di materiale rotabile, o se, invece, come è auspicabile, saranno destinati ad opere di rinnovamento e potenziamento delle linee per porre in efficienza la rete ferroviaria nelle regioni meridionali ed insulari.

Perchè, se tutta la rete nazionale ha bisogno di potenziamento e di rinnovamento, quella del Mezzogiorno è la maggiormente bisognosa. È quindi più che legittima la nostra preoccupazione, ed io vorrei che il Ministro ci tranquillizzasse a questo riguardo.

Per quanto concerne il Piano, è poi da rilevare che il disegno di legge dà praticamente, per la sua attuazione, una piena delega al Ministro dei trasporti, di concerto col collega del tesoro. Si impegna, è vero, il Governo, con la relazione economica del 1963, a dare notizia alle Camere dell'articolazione

zione del Piano; si impegna anche il Ministro dei trasporti, di anno in anno, a riferire, in sede di discussione di bilancio, sul consuntivo delle opere eseguite, e sullo stato di avanzamento delle forniture; però in tal modo, se si porta tutto ciò a conoscenza del Parlamento, non si consente alle Camere, prima che il Piano venga messo in opera, di esprimere, ad integrazione degli aspetti tecnici ed economici suggeriti dai tecnici e dagli esperti, la propria opinione, in una più vasta visione degli interessi nazionali.

Rilevo, inoltre, che sarebbe stato assai opportuno che il Governo, nel momento stesso in cui presentava all'approvazione del Parlamento questo disegno di legge, avesse anche sottoposto un altro Piano che riguardasse il potenziamento e l'ammodernamento della rete delle ferrovie secondarie, sia gestite dallo Stato, sia dalle imprese private, e che contemporaneamente il Ministro dei trasporti avesse sollecitato quello dei lavori pubblici ad imbastire, di concerto tra le due Amministrazioni, anche l'aggiornamento del Piano delle nuove costruzioni ferroviarie, ai fini, specie nel Mezzogiorno, dell'integrazione della rete ferroviaria, onde colmare le lacune tuttora esistenti.

Se è vero, infatti, onorevole Ministro, che vi sono dei rami secchi, cioè delle ferrovie assolutamente passive, non suscettibili di ammodernamento, di integrazione o di completamento e che, non potendo diventare attive, devono essere eliminate — ed io posso concordare su questo punto — è anche vero che nel Mezzogiorno (non è colpa mia se sono costretto come meridionale e meridionalista a tornare spesso su questi problemi, ma ritengo che l'argomento interessi tutto il Senato) la rete delle Ferrovie dello Stato è inadeguata. Vi è, sì, in compenso, una sviluppata rete di ferrovie a scartamento ridotto — basta citare le ferrovie delle Calabro-Lucane — ma purtroppo esse rappresentano un anacronismo tecnico ed economico; ciò che rende più assillante l'esigenza di integrazione della rete ferroviaria dello Stato.

L'aver posto, onorevoli colleghi, sul tappeto la realizzazione di una rete autostradale anche nel Mezzogiorno, non deve impedire

che si provveda, nello stesso tempo, con le indispensabili integrazioni, a porre in effettiva efficienza la rete delle Ferrovie dello Stato; si tratta, in ambedue i casi, di arterie vitali, destinate ad assolvere compiti diversi, ma egualmente necessari se si vuole effettivamente assicurare la rinascita e l'industrializzazione del Mezzogiorno, nella loro compiutezza.

Purtroppo, per quanto riguarda le nuove costruzioni ferroviarie, che sono di competenza del Ministero dei lavori pubblici, ma sulla cui realizzazione è decisiva la determinazione del Ministero dei trasporti, chi ha messo il bastone fra le ruote alle iniziative di progettate nuove linee è stato appunto quest'ultimo. Ne abbiamo un esempio recente nella pur disposta, per legge, costruzione della Paola-Cosenza e nella da lungo tempo auspicata linea Bari-Matera-Metaponto, prevista, con carattere di precedenza assieme alla Paola-Cosenza, nel Piano regolatore delle nuove costruzioni, elaborato a suo tempo con il concorso degli stessi tecnici dell'Amministrazione ferroviaria, ma dalla stessa Amministrazione sostanzialmente ostacolato nella sua realizzazione, nonostante l'avvaloramento agricolo della piana metapontina, allorchè il problema sul piano politico sembrava avesse possibilità di non lontana soluzione.

È stato giustamente osservato, in sede di discussione di un apposito disegno di legge d'iniziativa parlamentare, che la soluzione di quest'ultimo problema potrebbe essere agevolata, con la soppressione del tronco Bari-Matera delle Calabro-Lucane, che si svolge in condizioni non più tollerabili, utilizzando le sovvenzioni che vengono corrisposte alla concessionaria. Abolendo tale tronco e costruendo in suo luogo la linea a scartamento ordinario Bari-Matera-Metaponto, avremo creato una grande saldatura tra la rete sicula, la ionica e l'adriatica, e quindi una seconda grande arteria, destinata a collegare agevolmente la Sicilia e il Mezzogiorno con l'Italia centrale e settentrionale.

Ebbene, una soluzione tanto opportuna e logica è stata contrastata dall'Amministrazione delle ferrovie, con speciose previsio-

ni di gestione antieconomica. Oggi il persistere in tale impostazione non ha più giustificazione, sia perchè è stata riconosciuta la insostituibilità delle ferrovie, sia perchè c'è una realtà nuova, che è costituita dalla rinascita del Mezzogiorno. La politica meridionalista del Governo punta, infatti, nello stesso tempo, sia sul potenziamento dell'attività agricola, che sulla installazione di massicci impianti industriali.

Allora, se è così, onorevole Ministro, ella vorrà riconoscere che un più vasto ed organico intervento del suo dicastero si rende quanto mai indispensabile; per cui facciamo voti che, in un prossimo domani, siano sottoposti al Parlamento altri due disegni di legge, intesi ad affrontare sia il problema di ammodernamento delle ferrovie secondarie, sia, di concerto con il Ministero dei lavori pubblici, la costruzione delle poche linee ancora occorrenti per integrare la rete ferroviaria dello Stato nel Mezzogiorno. Senza una efficiente rete ferroviaria ed autostradale, senza adeguate attrezzature di opere portuali, senza idonei aeroporti, non dirò che è inutile parlare di rinascita del Mezzogiorno, perchè farei torto per lo meno ai massicci finanziamenti che, bene o male la « Cassa » ha finora investiti, ma è evidente che non si potranno trarre da tali investimenti che ben modesti frutti.

Il problema, onorevole Ministro, non è solo quello di impianti fissi moderni per rendere più sicura la marcia dei treni; non solo quello di eliminare una buona volta, la prevalenza delle vecchie vetture, più o meno rimodernate, che circolano nelle nostre regioni; di aumentare le vetture-letto o le vetture-ristorante; di provvedere insomma a tutti quei conforti indispensabili alla vita moderna del viaggiatore; non è solo insomma problema di esercizio migliore, ma è anche problema di potenziamento e di integrazione della rete ferroviaria meridionale e insulare. Quindi, a mio modo di vedere, occorre nell'attuazione del Piano dare la precedenza al rinnovamento ed al potenziamento di alcune linee di maggiore traffico del Mezzogiorno; sia a quelle longitudinali — Tirrena e Adriatica — che alle trasversali. E qui, volendo semplificare e

non allargare la mia esposizione, richiamo la sua attenzione, onorevole Ministro, su due aspetti di questo problema. Il primo è costituito dalla necessità del completamento della linea Adriatica, la cui elettrificazione e costruzione del doppio binario sono assicurate dal Nord fino a Bari, mentre è urgente provvedere anche al tratto terminale da Bari fino a Lecce.

FERRARI. Lei deve denunciare in quale esercizio doveva essere eseguita quest'opera!

CROLLALANZA. Diversi esercizi fa. Accolgo l'interruzione del collega Ferrari per precisare che, in un mio precedente intervento — Ministro dei trasporti il nostro illustre collega senatore Angelini — ebbi a prospettare, assieme al senatore Ferrari e ad altri colleghi pugliesi, questa esigenza: e il Ministro non esitò a dare assicurazione precisa che il raddoppio del binario tra Bari e Lecce si sarebbe eseguito nell'esercizio susseguente. Passò quell'esercizio; ne passò un altro, ma a nulla si provvide. Io presi la parola in una successiva discussione sul bilancio dei trasporti e ricordai al Ministro che la cambiale era scaduta e che, fra persone perbene, le cambiali, quando si firmano, vanno pagate. Il mio richiamo non valse però a nulla. La realtà è che sino ad oggi, nonostante gli impegni del Governo, il doppio binario è ancora di là da venire.

L'altra esigenza che ritengo fondamentale, ma che è collegata alla prima, è il raddoppio del binario tra Foggia e Caserta. Questo raddoppio non riguarda un tronco ferroviario a sè stante, ma rappresenta l'eliminazione di una strozzatura che esiste nelle comunicazioni tra la Puglia fino a Napoli e a Roma ed oltre Roma verso le regioni del Centro e del Settentrione del versante tirrenico, cioè nelle comunicazioni tra gran parte dell'Italia meridionale e l'Italia centrale e settentrionale.

Con la costruzione di tale opera, mentre si renderebbero più rapide le comunicazioni, si valorizzerebbero maggiormente la direttissima Napoli-Roma ed il doppio binario e l'elettrificazione della Bari-Foggia. Il tron-

co intermedio Foggia-Caserta rappresenta una soluzione di continuità, che va senz'altro eliminata. Non può quindi soddisfare, ciò che ha risposto ad una mia interrogazione, firmata anche dal collega Franza, nell'interesse della regione che rappresenta, il Sottosegretario Angrisani; cioè che con i moderni impianti fissi che saranno installati su questo tronco la linea potrà avere maggiore potenzialità, per cui il problema da me sollevato non sarebbe attuale.

Quando diventerà attuale, onorevole Ministro, questo problema? Forse quando il Mezzogiorno sarà — speriamo che non sia un sogno — una nuova bella realtà; quando diventerà un vasto campo di febbrile attività industriale e di meccanizzazione agricola; quando la produzione, gli scambi, i traffici si saranno potenziati oltre le previsioni attuali delle Ferrovie dello Stato? Solo allora avremo il diritto di chiedere ed il Governo sentirà il dovere di provvedere a questa esigenza?

Evidentemente si vuole ignorare che già oggi c'è un traffico crescente, che già oggi esistono dei grossi impianti: quello grandioso siderurgico di Taranto, quello imponente della Montecatini a Brindisi, gli impianti che stanno realizzando la Breda e la Pignone Sud a Bari e quegli altri che vanno sorgendo a Foggia, ed infine gli impianti petrolchimici dell'E.N.I. a Ferrandina, nella Lucania, una zona questa che necessariamente deve riversarsi per lo smaltimento della sua produzione industriale sul versante adriatico.

Comunque è da considerare che sono i mezzi di comunicazione che assicurano il graduale sviluppo dei traffici, senza di essi i traffici non possono svilupparsi.

Io, onorevole Ministro, per il raddoppio della Foggia-Caserta, voglio sperare che ella darà una risposta ben diversa da quella che ha dato il suo Sottosegretario, e per la quale dichiarai di non potermi ritenere soddisfatto e di dover riprendere la questione in occasione di questa discussione.

Per quanto riguarda questo problema ed il raddoppio della Bari-Lecce, presento intanto questo ordine del giorno, che leggo: « Il Senato, nell'approvare la legge di rinnovamento, riclassamento, ammodernamen-

to e potenziamento delle ferrovie dello Stato; considerate le lacune e le deficienze esistenti nella rete nazionale, particolarmente nel Mezzogiorno e nelle Isole; considerato che se esse dovessero ulteriormente permanere costituirebbero grave intralcio alla rinascita economica di tali regioni, e ciò in pieno contrasto con la politica meridionalista che il Governo intende perseguire; considerato inoltre che finalmente ha avuto inizio, con alcuni massicci impianti, l'industrializzazione di alcune zone della Puglia e della Lucania con conseguente crescente aumento di traffico; preso atto che una parte dei finanziamenti previsti dalla legge è destinata all'esecuzione di opere e forniture nell'Italia meridionale e insulare; invita il Governo ad inquadrare nel primo piano di attuazione delle opere, e tra quelle di più urgente esecuzione, il completamento del raddoppio di binario, con relativa elettrificazione, della linea adriatica — per la quale aggiungerò che da tempo furono eseguiti gli espropri e le opere d'arte — nel tratto Bari-Lecce, e del tronco Foggia-Caserta, assicurando in tal modo agevoli e rapide comunicazioni tra la Puglia, la Lucania, il Sannio e l'Irpinia con Napoli e Roma, nonché con le regioni centro-settentrionali del versante tirrenico ».

Quest'ordine del giorno è firmato, oltre che da me, dai colleghi Franza e Ferrari.

In ultimo, per concludere, onorevole Ministro, desidero richiamare la sua attenzione su un altro problema — un problema locale, sì, però che non riguarda Rocccannuccia — ma la mia città, la città di Bari.

Ella sa che si dibatte da moltissimi anni il problema dell'assoluta necessità di liberare la città dalla cintura di ferro che la costringe in una morsa, che le impedisce ogni comunicazione, con metà della popolazione e col vasto sviluppo edilizio che è al di là di tale cintura.

Ma forse ella non sa che molti anni fa i rappresentanti delle Ferrovie dello Stato, in una riunione, promossa dal Ministero dei lavori pubblici, riconobbero la necessità dello spostamento della stazione ferroviaria di Bari molto più a monte, allora in una zona che era di parecchio al di là delle ultime

costruzioni realizzate alla periferia e che oggi, d'altra parte, a sua volta è stata superata dallo sviluppo edilizio. E accettarono che lo spostamento fosse consacrato nel piano regolatore della città, approvato dal Consiglio superiore.

Nel dopoguerra, però, quel piano regolatore risultò superato ed allora fu riproposto alla Direzione generale delle ferrovie il problema dello spostamento della stazione, per il quale c'era stato già un riconoscimento circa quindici anni prima. Ma lo strano, il paradossale fu che il riconoscimento di allora non fu rinnovato e, nel nuovo piano regolatore, a seguito delle resistenze dell'Amministrazione ferroviaria, la stazione di Bari è rimasta dov'è attualmente, ottenendosi soltanto l'arretramento a monte di una parte della linea che da Bari si diparte verso Brindisi, e ciò per liberare almeno uno dei polmoni della città.

Da allora è passato del tempo, e neppure questa soluzione di compromesso, per altro anch'essa superata, ha avuto attuazione.

Ultimamente, le Ferrovie sono state nuovamente pressate perchè il problema fosse riesaminato con senso realistico ed in conformità di uno studio eseguito dal Compartimento ferroviario di Bari, favorevole alla trasformazione della stazione da stazione di transito in stazione di testa. I giornali a tal riguardo hanno dato notizia che ella, onorevole Ministro, a seguito delle sollecitazioni che le sono pervenute — ed io voglio sperare non solo perchè siamo alla vigilia delle elezioni comunali — avrebbe mandato sul posto un gruppo di tecnici ad esaminare il problema, con il compito di riferirle, cosa che credo abbiano già fatto. Risulta inoltre che ella si sarebbe dichiarato favorevole ad incontrarsi con alcune personalità ed autorità locali per cercare di studiare un'eventuale soluzione. Se le indiscrezioni sono esatte, al finanziamento della trasformazione in stazione di testa si dovrebbe provvedere con una parte di fondi prelevati da questa legge e con uno speciale stanziamento elargito dalla Cassa del Mezzogiorno, la quale, peraltro, non è la prima volta che dà fondi all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, perchè l'elettrificazione della linea

Bari-Foggia è stata eseguita proprio con mezzi finanziati dalla « Cassa ».

Ora io vorrei, onorevole Ministro, che ella ci desse qualche notizia al riguardo e comunque l'assicurazione, anche se non è in condizione di poter fornire dei dettagli, che il problema è sentito dall'Amministrazione delle Ferrovie, è sentito innanzitutto da lei, e che Bari, una buona volta, sarà liberata in tutto o in parte, con stazione di testa o con una nuova stazione di transito, dalla cintura di ferro che la soffoca.

Ed ho finito, onorevole Ministro, ella è meridionale; conosce quindi le lacune e le deficienze esistenti sulla rete delle Ferrovie dello Stato, oltre che su quelle secondarie, nel Mezzogiorno e nelle Isole; sa quanto sia mortificante e sfibrante viaggiare su alcune di tali linee; sa inoltre quanto pregiudizio arrechi all'economia di quelle Regioni — specie per gli agrumi ed i prodotti ortofruttili — l'inadeguatezza numerica e la scarsa attrezzatura di carri merci; sa tutto ciò, e quant'altro, per brevità di tempo, mi asterò da illustrare; ebbene a 100 anni dall'Unità d'Italia si adoperi, onorevole Ministro, col maggiore impegno a modificare sostanzialmente l'incresciosa e non più sopportabile situazione tuttora esistente. Renderà in tal modo un grande servizio al Mezzogiorno ed alle Isole che, nella loro ansia di rinnovamento e di progresso, possono e devono ancora esercitare, come nel glorioso passato, un grande ruolo di espansione economica nel Mediterraneo, nell'interesse dell'intera Nazione. Tali Regioni sono dopo secoli di abbandono e di decadenza ben meritevoli, di comprensione e di giustizia. (*Applausi dalla destra*).

PRESIDENTE. Devo ricordare al Senato che, secondo l'accordo intervenuto tra tutti i Gruppi, in questa seduta si dovrebbe esaurire la discussione di questo disegno di legge, in modo da affrontare nelle due sedute di domani la discussione del disegno di legge riguardante la censura. È chiaro che, se si prolungano i discorsi, ovvero aumenta il numero degli iscritti, o finiremo questa sera molto tardi, oppure do-

vremo riprendere la discussione giovedì, dopo la conclusione del dibattito sul disegno di legge relativo alla censura. Quindi raccomando agli oratori e specialmente ai presentatori di ordini del giorno a carattere locale di non tenere lunghi discorsi.

CROLLALANZA. Io mi sono attenuto all'orario.

PRESIDENTE. Non credo; i casi sono due: o io ho un dato sbagliato o lei non si è attenuto al programma, perchè mi risulta che lei avrebbe dovuto parlare 25 minuti. (*Interruzione del senatore Crollalanza*).

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

VECELLIO. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, non nascondo una certa trepidazione, nonostante i miei 60 e più anni, nel prendere per la prima volta la parola in quest'Aula parlamentare, ed anzitutto desidero compiere un atto di deferente omaggio nel rivolgere il mio pensiero verso quegli onorevoli senatori che hanno in passato rappresentato in questa Assemblea, la mia provincia, quella di Belluno.

Mi è sembrato doveroso, proprio nella mia qualità di tecnico e di costruttore, intervenire su questo argomento che assume così grande rilievo per i suoi evidenti riflessi tecnici, economici e sociali. Difatti pochi servizi hanno, in una Nazione, l'importanza delle comunicazioni in senso generale, e quindi anche dei servizi ferroviari che costituiscono pur sempre le arterie principali fra le infrastrutture di un Paese.

L'onorevole Ministro avrà certo a disposizione statistiche ed elementi, elaborati dai diligenti servizi dell'Azienda, relativi al movimento dei passeggeri e delle merci in questi anni. Orbene, tali statistiche stanno a dimostrare che l'aumento del numero dei viaggiatori non è proporzionato alle migliorate condizioni economiche generali.

Infatti, dinanzi ai 340 milioni di viaggiatori dell'esercizio 1949-50, si è giunti a circa 410 milioni nell'esercizio 1955-56, per discendere nei successivi esercizi a circa 380

milioni, con una certa ripresa nell'esercizio 1959-60. L'incremento risulta pertanto, in un decennio, di poco superiore all'11 per cento, mentre nello stesso periodo la motorizzazione ha avuto un aumento quasi del 70 per cento. Ciò dimostra come si sia verificato uno spostamento di preferenza nel viaggiare: dal mezzo più consuetudinario, la ferrovia, ad altri mezzi come l'automobile, la nave, l'aereo, che segnano tutti degli aumenti percentuali notevolissimi, in significativo contrasto con l'accennata flessione del traffico passeggeri sulle ferrovie.

Per contro, un aumento notevole si è notato nelle percorrenze medie di viaggio. Si è passati difatti da 19 miliardi di viaggiatori chilometro nel 1949-50 ad oltre 26 miliardi di viaggiatori chilometro nel 1959-60, con un aumento percentuale del 37 per cento circa.

Nei dati sopra esposti sono naturalmente compresi gli apporti della voce turismo che manifesta sempre un confortante e continuo progresso. Nel 1955 sono entrati in Italia per ferrovia 2 milioni 900 mila turisti, nel 1960 si è saliti a 4 milioni 380 mila unità, con un incremento del 50 per cento in soli 6 anni.

Nel settore merci si nota, per gli esercizi considerati, che i 35 milioni di tonnellate del 1949-50 erano saliti a 56 milioni di tonnellate nel 1959-60, con un aumento del 60 per cento circa. Le merci entrate ed uscite in Italia per ferrovia sono state corrispondentemente 12,2 milioni di tonnellate nel 1949 e 19 milioni di tonnellate nel 1960; ciò dimostra che oltre un terzo del totale traffico merci sulle nostre ferrovie è costituito da movimento internazionale.

Va rilevato che nello scorso anno 1961 si è avuta una flessione di viaggiatori rispettivamente dell'8-9 per cento per la prima classe e del 4-5 per cento per la seconda classe rispetto all'analogo periodo del 1960: circostanza questa che, su un piano industriale, deve indurre ad immediate considerazioni ed impegnare allo studio dei provvedimenti atti a conseguire la più sollecita ripresa.

Ad onor del vero si è verificato nello stesso periodo un notevole e confortante in-

cremento del traffico merci, per cui è da sperare che il bilancio economico non debba subire in definitiva dei peggioramenti.

Ed ora qualche cifra sulla consistenza patrimoniale delle ferrovie, in particolare sul parco rotabile che desta la più grave preoccupazione sia per il numero che per l'efficienza del materiale ora in servizio. Basti pensare che nel settore dei viaggiatori si è passati da 7.200 carrozze nel 1939 ad 8.300 nel 1960, mentre nel settore delle merci si dispone oggi di appena 125 mila carri, per la maggior parte di vecchia costruzione, e cioè con tutti i ben noti inconvenienti rispetto al materiale più moderno.

Ho raccolto in proposito tutta una serie di articoli apparsi sulla stampa nazionale più qualificata, nonché di voti e mozioni formulati dai maggiori enti responsabili, come le Camere di commercio, che invocano urgenti provvedimenti. Il giornale « 24 Ore » ad esempio, riferendo in data 13 novembre 1960 sull'assemblea dell'Unione delle Camere di commercio del Veneto, riportava delle considerazioni pienamente valide ancora oggi: « Al termine è stata votata una mozione la quale, considerato che, essendo l'età media del parco carri merci italiano non inferiore ai 45 anni, sarebbe necessario procedere ad un suo rinnovamento quasi totale, soprattutto per quanto riguarda i carri-frigoriferi tipo HG, dopo aver rilevato che la mancanza o l'insufficienza dei carri HG può seriamente pregiudicare, specialmente per quanto riguarda la tempestività di arrivo nei mercati di sbocco, il consumo dei prodotti ortofrutticoli italiani, consumo che costituisce una delle partite attive della bilancia commerciale del Paese, fa voti affinché i Dicasteri finanziari pongano al più presto a disposizione dell'Amministrazione ferroviaria italiana i fondi necessari per la costruzione, la riparazione e la trasformazione dei carri ferroviari normali e la costruzione di 6.000 nuovi carri HG, promuovendo appositi provvedimenti legislativi per la rinnovazione dell'intero parco merci ferroviario italiano. Sarà così possibile degnamente figurare nel complesso dei trasporti ferroviari merci europei, anche in vista dell'accennato sempre più rapido in-

cremento tecnico e mercantile dei trasporti ferroviari, e sarà consentito contemporaneamente alle industrie specializzate di procedere ad un'adeguata programmazione e di non disperdere con licenziamenti, resi necessari dalla mancanza di commesse, personale altamente qualificato e difficilmente sostituibile ».

Chi vi parla, onorevoli senatori, ha avuto occasione di percorrere l'Italia, e per parecchie volte, nell'immediato dopoguerra, cioè negli anni 1945-46, e non ha certo dimenticato le condizioni veramente disastrose in cui venne allora a trovarsi il patrimonio ferroviario italiano.

Bisogna ancora oggi riconoscere il lavoro enorme compiuto per la ricostruzione, con disponibilità economiche limitate, con mezzi tecnici non sempre adeguati all'importanza delle opere, con difficoltà di approvvigionamenti e con scarsità di personale qualificato, ed apprezzare appieno lo sforzo allora compiuto dagli uomini e dai servizi preposti alla ricostruzione.

Come sempre accade, anche in questo campo dovettero affrontarsi prima i problemi di più urgente necessità, rimandando gli interventi che, anche se importanti, potevano in qualche modo essere procrastinati.

Doettero quindi essere rimandate le necessarie sistemazioni o sostituzioni del materiale fisso e rotabile, proprio quando le aumentate esigenze del traffico, sia per la intensità di esso che per le sempre maggiori velocità richieste, esigevano non solo la sistemazione dei vecchi impianti bensì il loro adeguamento ai fini di nuove e più impegnative prestazioni.

Da tutte queste considerazioni scaturisce l'importanza e l'urgenza del piano di generale riammodernamento contemplato nel disegno di legge in esame ed opportunamente posto in rilievo dall'onorevole relatore.

Un cenno particolare mi sembra debba essere però dedicato al settore dell'elettrificazione.

Su uno sviluppo totale della rete ferroviaria italiana di 16.500 chilometri circa, alla fine del 1961 risultavano elettrificati quasi 8.000 chilometri, pari cioè al 49 per cento! È stato questo uno sforzo considere-

volissimo resosi necessario per migliorare sia dal lato tecnico che economico la consistenza aziendale. Ed oggi noi sentiamo gli enormi benefici in quanto le principali linee sia in senso longitudinale che in senso trasversale sono elettrificate. Parallelamente alla trasformazione degli impianti fissi, si è dovuto pensare alla trasformazione del materiale rotabile di trazione e si è quindi avuto un progressivo aumento di locomotori elettrici e di elettrotreni ed elettromotrici, con conseguente regresso delle pittoresche ma ormai superate locomotive a vapore, diminuite dal 1955 al 1960 da 2.700 a 1.850 unità circa. E con l'elettificazione si è posto urgente il problema dell'energia elettrica occorrente per la trazione ed i servizi vari. Gli impianti di proprietà dell'azienda producono annualmente 850 ÷ 900 milioni di chilowattora (idroelettrici o termoelettrici), mentre un'ulteriore notevole quantitativo viene prodotto in consociazione con altri gruppi; è noto inoltre che importanti iniziative sono proprio ora in corso di realizzazione con gli impianti di Monastero sull'Adda in provincia di Sondrio e del Buthier in Val d'Aosta. Sarebbe anzi auspicabile intensificare la realizzazione di altri impianti idroelettrici dei quali l'Azienda si è riservata la concessione.

La limitatezza del tempo mi ha costretto a ricordare solo gli aspetti più salienti del vasto ed importante argomento. Chiedo ora qualche minuto di attenzione all'onorevole Assemblea per prospettare la situazione particolare della linea ferroviaria Padova-Belluno-Calalzo, che interessa tanto da vicino la mia provincia e che ha formato anche oggetto di una recente mia interrogazione all'onorevole Ministro dei trasporti.

La lunghezza effettiva della linea è di Km. 155,5, quella virtuale di Km. 312. L'armamento è del tipo da 36 Kg. per metro lineare salvo alcune tratte recentemente armate coi tipi da Kg. 50,6 e 46,3 per metro lineare.

Complessivamente sono stati rinnovati, dal 1947 al 1957, Km. 76 di linea con armamenti dei tipi anzidetti, ma ben 64 Km. di linea sono tuttora armati con rotaie del tipo più leggero, messe in opera ancora

nel periodo dal 1885 al 1889, cioè vecchie da 77 a 73 anni.

La tratta che deve essere assolutamente rinnovata ha un complessivo sviluppo di Km. 79,5 con una spesa preventivata di lire 1.040 milioni. È da mettere in rilievo che, con il rifacimento dell'armamento e con l'adeguamento degli impianti, sarà possibile utilizzare meglio le caratteristiche delle nuove locomotive Diesel idrauliche da 1.600 HP testè messe in servizio sulla linea e con le quali già si sono potuti conseguire, con l'orario dell'ottobre 1961, notevoli guadagni di percorrenza.

Peraltro la linea Calalzo-Belluno-Padova non è di poca importanza. Essa ha un traffico di viaggiatori annuo di 2.225.000 unità. Il 50 per cento di queste viaggia da una stazione all'altra della linea, l'altro 50 per cento da e per località a medie e lunghe distanze all'infuori della linea. Si tratta in prevalenza di movimento turistico per le zone di Feltre e Fiera di Primiero, per Belluno e l'Agordino, per il Cadore e Cortina d'Ampezzo. Tutta la provincia, ma in particolare quest'ultime località, hanno assunto una importanza internazionale e pongono quindi, anche dal punto di vista rappresentativo, precise esigenze di servizio.

Solo il contributo dato dal settore turistico ammonta annualmente a 600.000 unità, di cui oltre 100.000 stranieri! Notevole anche il movimento migratorio che ha carattere prevalentemente stagionale e quindi con riflessi sulle comunicazioni ferroviarie.

Per questi motivi, ad esempio, nel solo periodo dal 15 dicembre 1961 al 6 gennaio 1962 si sono effettuati fino a 7 treni straordinari viaggiatori al giorno; per 6 volte sono stati anche effettuati interi treni straordinari composti di carrozze letti e cuccette fra Roma e Calalzo.

Gli introiti complessivi annui per viaggiatori e merci in arrivo e partenza, che la linea consente di realizzare, si aggirano sui 2.200 milioni.

La linea, nella sua parte di pianura, serve località delle provincie di Padova e Treviso, con attività commerciali ed industriali in notevole sviluppo.

Anche la provincia di Belluno sta finalmente avviandosi allo sviluppo industriale e quindi l'invocato ed atteso miglioramento delle comunicazioni ferroviarie con la pianura ed i centri di approvvigionamento e di consumo, costituirebbe un incentivo di enorme utilità ed importanza.

Mi sia consentita qualche considerazione sul disegno di legge ora all'esame di questo ramo del Parlamento. Esso prevede la redazione di un piano decennale suddiviso in due fasi, di cui la prima comporta un impegno di spesa di 800 miliardi, secondo le proporzioni fissate dall'articolo 2, mentre alla successiva fase quinquennale sono destinati altri 700 miliardi. Non è precisato se la seconda fase segue immediatamente la prima: proporrei quindi che di ciò si facesse precisa menzione, per dare la necessaria continuità al programma di interventi (anche sotto un punto di vista tecnico-esecutivo) ciò che sembrerebbe implicito con quanto detto nel secondo comma dell'articolo 2 ove in ogni caso dovrebbero modificarsi le parole « secondo piano » con « seconda fase ».

All'articolo 3 si potrebbero eliminare il secondo e terzo comma per la loro indeterminatezza, in quanto si dice che il primo piano quinquennale potrà essere articolato in piani parziali per singoli settori di intervento. Meglio sarebbe lasciare la necessaria libertà all'Azienda ed ai suoi organi tecnici ed amministrativi, non essendo altrimenti chiaro a chi spetti l'articolazione di detti piani parziali.

All'articolo 4 sembra assai limitata la somma di 100 miliardi prevista per il rinnovamento, riclassamento, potenziamento ed ammodernamento degli impianti di armamento, mentre si riservano 335 miliardi, e cioè il 42 per cento dell'intero stanziamento quinquennale, per le altre opere.

Un cenno anche sull'articolo 9, con il quale si stabilisce che il 40 per cento dell'intero stanziamento viene riservato alle linee e agli impianti dell'Italia meridionale ed insulare. Mi pare che si dovrebbe più propriamente parlare di percentuale rispetto allo sviluppo della rete, in quanto si tratta sem-

pre di interventi sulle linee e non di costruzione di nuove ferrovie.

Anche il secondo comma dell'articolo 9 richiede qualche precisazione, nel senso di non rendere così vincolante l'acquisto dalle industrie del Mezzogiorno di « macchinari, di accessori, di semilavorati e finimenti loro occorrenti per l'espletamento delle commesse acquisite ». Può darsi infatti che certe attrezzature e certi macchinari non siano prodotti dalla stessa industria meridionale, nel qual caso bisogna lasciare la possibilità di reperirli da altre fonti del mercato nazionale.

Torno all'articolo 4, ultimo comma, che accenna al miglioramento dell'istruzione professionale del personale delle Ferrovie dello Stato. Oggi l'Azienda ha un organico che costituisce un esempio, sia dal punto di vista tecnico che amministrativo. Mi sia consentito di formulare da quest'Aula un vivo apprezzamento per il personale di ogni grado e di ogni settore, e di esprimere una raccomandazione affinché esso sia reso ancor più numeroso ed efficiente, per poter far fronte ai nuovi e così impegnativi compiti.

In una recente pubblicazione ho letto: « Le ferrovie rappresentano e rappresenteranno ancora, per un periodo di cui oggi non si intravede il termine, un mezzo di trasporto irrinunciabile per determinate essenziali categorie di traffici interni ed internazionali. Ciò costituisce un valido motivo per affrontare risolutamente tutti quei problemi che oggi rischiano di declassare, rispetto ad altri mezzi, un patrimonio materiale ed umano così cospicuo ».

I problemi ferroviari non possono però essere considerati singolarmente, ma vanno impostati e risolti in una visione unitaria, in campo nazionale ed europeo, di tutta la politica dei trasporti. Mi permetterei di aggiungere che non sempre si può e si deve parlare solo in termini economici, dovendosi spesso considerare tutti gli aspetti in un insieme complementare con altri settori della vita e dello sviluppo della Nazione o di determinate zone.

Mi sono permesso di dire qualche giorno fa all'onorevole Ministro che in certi casi

sopprimere una linea considerata come « un ramo secco perchè non sufficientemente economica » vuol dire tornare indietro rispetto a posizioni faticosamente raggiunte in decenni di lavoro e di sacrifici. Arretramenti non possono ammettersi in nessun modo: si tratta piuttosto di studiare, caso per caso, se vi possono essere alternative che, attraverso ragionate soluzioni più aderenti alle necessità della vita moderna, e con mezzi che la tecnica può mettere a disposizione, costituiscano anche le premesse per positivi risultati economici.

Vi sono delle ferrovie che rappresentano la vita per le zone attraversate e servite, e che non possono mai essere adeguatamente sostituite con altri mezzi: ciò dicasi ad esempio per certe linee di montagna. Vi sono delle linee a carattere internazionale che devono essere al più presto rimoderate e potenziate, e qui mi sia consentito un accenno particolare alle comunicazioni ferroviarie tra le Tre Venezie ed il retroterra austro-tedesco. Da decenni si parla dell'ammmodernamento della ferrovia del Brennero attraverso la quale passa oggi la maggior parte del traffico per la Germania. Studi e progetti al riguardo già esistono. Onorevole Ministro, io vorrei pregarla di far riconsiderare dai suoi servizi questo specifico problema, prima che iniziative di altri Stati facciano deviare un movimento così importante, che oggi contribuisce in maniera determinante alla vita ed allo sviluppo dei porti dell'Adriatico.

Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, prima di chiudere questo mio necessariamente limitato intervento, mi sia consentito esprimere un vivo apprezzamento al relatore senatore Corbellini, che in questa materia può dirsi veramente un maestro, per la chiarezza della sua relazione e per il coraggio dimostrato nel riconoscere che determinate opere realizzate sotto la sua direzione si sono dimostrate, nel volgere di pochi anni, tecnicamente invecchiate.

Io vorrei a questo riguardo precisare che è stato il progresso dei tempi a procedere velocemente: per questo le opere fatte

dieci o quindici anni or sono risultano in parte superate. Ciò deve almeno insegnare a coloro che saranno chiamati ad impostare i nuovi piani, che bisogna guardare molto avanti nel futuro, in quanto il progresso inteso in senso generale e quindi anche nel settore della tecnica delle comunicazioni, ha delle esigenze di cui bisogna tener conto per non perdere quota, il che sarebbe sommaramente pregiudizievole, non solo per le ferrovie, ma per lo sviluppo generale della Nazione. (*Applausi dal centro. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Mammucari, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato insieme ai senatori Spezzano, Pasqualicchio, Sacchetti, Mancino, Pellegrini, De Leonardis, Scotti, Imperiale, Roasio, Zucca, Luca De Luca, Gelmini, De Simone, Capalozza, Scappini, Berti e Bertoli.

Si dia lettura dell'ordine del giorno.

RODA, Segretario:

« Il Senato,

considerato che il piano di ammodernamento delle Ferrovie dello Stato non prevede la soluzione dei gravi problemi inerenti alla rete ferroviaria in concessione, che rappresenta un quarto dell'intera rete ferroviaria nazionale;

considerato che le attuali forme di gestione privata non consentono la riqualificazione ed il potenziamento della rete ferroviaria in concessione, poichè i tentativi finora attuati si sono dimostrati inefficaci;

considerato infine che lo stato di abbandono in cui versano le ferrovie concesse costituisce un pericolo sempre più grave per la sicurezza degli utenti,

impegna il Governo a predisporre entro l'anno in corso il rapido passaggio alla gestione statale di tutta la rete ferroviaria in concessione ed il suo ammodernamento in relazione alle effettive esigenze del traffico ed ai particolari interessi delle regioni servite ».

PRESIDENTE. Il senatore Mammucari ha facoltà di parlare.

MAMMUCARI. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, vorrei fare, innanzitutto, un'osservazione preliminare: noi discutiamo praticamente al buio il disegno di legge che prevede un finanziamento di 800 miliardi di lire — nella pratica, di 1.500 miliardi — per l'ammodernamento delle Ferrovie dello Stato in tutti i loro settori.

Nella relazione del senatore Corbellini si parla di uno studio che è stato compiuto dalla Commissione dei tre esperti, ma a questo studio non vi è alcun riferimento nella presentazione del disegno di legge; a nostro parere sarebbe stato opportuno notificare al Parlamento almeno gli elementi essenziali di questo studio, di questo programma, di questo piano, poichè la detta Commissione ha impostato un vero e proprio piano.

Il fatto è che noi discutiamo questo piano di finanziamento con un Governo nuovo, un Governo che ha fatto delle dichiarazioni precise in merito all'attività che il Parlamento deve sviluppare proprio sulla programmazione o sulla pianificazione — a seconda che vogliamo usare l'uno o l'altro termine, l'una o l'altra espressione — nei vari settori che devono essere programmati o pianificati.

Noi discutiamo con questo Governo il disegno di legge, senza che il Parlamento sia al corrente del programma di risanamento delle Ferrovie. Ancora un volta dunque — così come quando abbiamo discusso altri importanti disegni di legge, quale quello concernente la sistemazione dei fiumi, sia pure con una legge stralcio — il Parlamento è escluso dall'attività fondamentale, e ciò nonostante la situazione nuova dell'economia italiana, nella quale lo Stato interviene in settori sempre più importanti. Dobbiamo, ripeto, assistere al fatto che il Parlamento, cioè l'istanza fondamentale di uno Stato democratico, non interviene nel determinare le linee della programmazione e della pianificazione.

Di fronte a questo piano finanziario, che comporta una spesa non indifferente, per-

chè, ripeto, non si tratta di 800 miliardi, ma, nella pratica, di 1.500 miliardi di lire, noi dobbiamo discutere al buio. E il fatto stesso che i primi interventi, che qui sono stati pronunziati, hanno portato una serie di proposte di carattere regionale o di carattere generale, sta ad indicare che sarebbe stato opportuno che almeno gli elementi essenziali di questo studio della Commissione dei tre esperti — Commissione extra parlamentare — fossero stati resi noti al Parlamento, in modo che si potesse giudicare circa il rapporto tra il finanziamento e i punti fondamentali del piano.

L'altra osservazione che vorremmo fare è che ancora una volta ci troviamo di fronte ad una situazione non giusta.

Abbiamo già discusso, qui al Senato, una serie di altri piani o programmi (a seconda della preferenza che si vuol dare a questi due termini o, addirittura, a questi due concetti): il piano autostradale, il piano decennale per la scuola, il « piano verde »; dovremo discutere anche altri piani. Stiamo discutendo adesso il piano di finanziamento per l'ammodernamento delle Ferrovie dello Stato. Però, ognuno di questi piani è avulso da una impostazione di carattere generale circa le linee di sviluppo dell'economia italiana e anche circa gli intendimenti che si vogliono realizzare in merito alle prospettive di ammodernamento delle strutture in ogni settore della vita nazionale.

Non possiamo, cioè, trovarci permanentemente di fronte alla presentazione di disegni di legge di piano o di programma per questo o per quell'altro settore, senza avere una idea generale del modo in cui il Governo intende impostare la programmazione generale della vita nazionale, almeno nel settore dell'economia, al quale, poi, sono collegati anche gli altri settori.

Questo piano di finanziamento, che dobbiamo ora discutere, ad esempio, può considerarsi un piano preso a sè, un piano, cioè, che non è in nessun modo collegato con una valutazione di ordine generale.

Da un lato, quindi, si ignora lo studio compiuto dalla Commissione dei tre esperti, dall'altro si ignora l'inquadramento generale nel quale questo piano dovrebbe essere inserito e, quindi, discusso.

Non vi è, in questo piano, un riferimento a quelli che sono, oggi, gli elementi essenziali della politica governativa e che sono oltre tutto gli elementi essenziali delle prospettive di sviluppo che noi dobbiamo avere in Italia. Da un lato si parla dei Comitati regionali di sviluppo, dall'altro si è introdotto, in questi ultimi tempi, l'altro principio degli enti di sviluppo, in maniera particolare dell'agricoltura. Sappiamo che vi è una specie di programmazione per gli investimenti delle aziende a partecipazione statale e delle aziende statali; sappiamo che vi sono degli orientamenti in merito ad un programma, anche abbastanza avanzato, per l'industrializzazione dell'Italia meridionale; vi sono poi gli accordi del M.E.C., vi è il « piano verde »; situazioni particolari stanno infine delineandosi in questa o in quella regione. Però il piano che stiamo esaminando praticamente non considera questi elementi, o almeno non mette il Parlamento in condizione di conoscere quale correlazione esista tra l'impostazione dei finanziamenti previsti per l'ammodernamento e l'assestamento delle ferrovie e le suddette programmazioni.

Mi auguro che o con la risposta del relatore, o con la risposta del Ministro, il Parlamento, sia pure nella fase finale della discussione del disegno di legge, possa essere reso edotto sia degli orientamenti di carattere generale contenuti nello studio dei tre esperti, sia degli intendimenti governativi in rapporto ai collegamenti tra le altre iniziative di programmazione nei vari campi della vita economica nazionale e il piano ferroviario.

Altra osservazione — che è stata testè fatta anche dal senatore Vecellio — è che non si può onestamente discutere un piano di finanziamento per l'ammodernamento e il riassetto delle ferrovie, senza avere almeno un'idea generale della sistemazione dei trasporti, comunque essi siano considerati. Noi, cioè, non possiamo discutere un piano di finanziamento per l'ammodernamento delle ferrovie senza avere un quadro di ciò che si intende fare per la sistemazione viaria generale del Paese, e per la sistemazione dei trasporti su strada e dei porti.

Nel dibattito svoltosi alla Camera dei deputati è stata posta una serie di questi problemi: ad esempio, il problema della sistemazione di alcuni porti principali e minori. In che modo questi porti saranno sistemati, ammodernati, potenziati in vista non solo dei collegamenti con l'entroterra europeo, ma anche dei collegamenti che l'Italia dovrà allacciare con i Paesi africani? In che modo si provvederà alla correlazione tra la sistemazione dei porti e l'ammodernamento delle ferrovie?

Altra questione che vogliamo porre in evidenza è che se un inquadramento tra i vari problemi vi fosse stato, indiscutibilmente la spesa avrebbe potuto essere anche inferiore. Potrebbe darsi — e la mia impressione potrebbe essere confermata dai fatti — che tra 5 anni, per le esigenze nuove che scaturiranno proprio dalla connessione oggettiva tra le varie questioni che ho precedentemente illustrato, vi sarà necessità di modificare anche lo stesso piano.

Sappiamo, per esperienza, che quando una tale necessità deve essere soddisfatta, si impongono molte spese. Potremmo avere non dico una perdita dovuta alle inutilità o inadeguatezza delle somme erogate, ma certamente una non piena utilizzazione del denaro che abbiamo investito, con l'aggravante che dovremo spendere altro denaro, oltre a quello già speso o in progetto di spendere.

Altre osservazioni, che a mio parere occorre porre in evidenza, sono quelle concernenti due argomenti che noi riteniamo siano di sostanziale importanza.

Il primo riguarda il collegamento tra il settore delle ferrovie controllate dall'Azienda di Stato e il settore dei trasporti automobilistici, ove lo Stato, oggi, non può non intervenire. Se teniamo presente l'importanza che ha assunto il settore dei trasporti su strada e prendiamo una cifra che è stata anche fatta presente alla Camera, cioè che oggi il 71 per cento delle merci viene trasportato mediante autotreni ...

CORBELLINI, *relatore*. Si tratta di merci di tipo particolare ...

M A M M U C A R I. Sono merci di tipo particolare, è vero, merci pregiate; però sono sempre merci il cui trasporto può dare un utile particolare all'Amministrazione dello Stato; non sono trasporti di massa, cui provvedono le Ferrovie dello Stato. Sappiamo dunque che oggi ha una importanza crescente, nella vita nazionale, il settore dei trasporti automobilistici sia di merci, che di persone. Ora, in che modo interviene lo Stato? In che modo il piano di ammodernamento delle ferrovie è collegato con la prospettiva, che pure dovrà essere presa in considerazione, di un intervento dello Stato in questo settore?

I casi sono due: o riteniamo che si tratti di un settore che svolge un servizio di carattere pubblico e sociale e che perciò lo Stato non se ne debba disinteressare, oppure riteniamo che si tratti di un settore che debba essere consegnato pienamente nelle mani dell'iniziativa privata, con tutte le conseguenze alle quali stiamo assistendo. Ma questa ultima ipotesi contrasta con i principi di un buon ordinamento dei servizi pubblici e di interesse sociale.

Non possiamo accettare il principio che questo settore debba essere avulso dall'azione di assestamento e di ammodernamento delle Ferrovie dello Stato, poichè, se così facessimo, creeremmo una discordanza tra l'impostazione di un piano di sviluppo della rete automobilistica e l'impostazione di un piano di sviluppo della rete ferroviaria. Le due cose debbono andare di pari passo, anche per il carattere nuovo che i servizi automobilistici hanno assunto per le grandi comunicazioni di interesse nazionale e internazionale, e che ha apportato un serio colpo alle Ferrovie dello Stato, e ciò anche con il contributo finanziario dello Stato, dato in particolare per il servizio postale.

Riteniamo quindi che non sia possibile discutere onestamente e seriamente un piano di finanziamento per l'ammodernamento delle ferrovie senza prendere in considerazione il rapporto che vi è tra lo sviluppo dei servizi automobilistici e il necessario intervento dell'Azienda ferroviaria statale in detto settore.

Oggi assistiamo ad una specie di divisione della torta. Sappiamo che vi è, regionalmente, una specie di cartelizzazione dei servizi automobilistici; si potrebbe dire che per ogni regione vi è un potentato, una grande società la quale, in maniera aperta o nascosta, assorbe le società minori, mantenendone in vita soltanto alcune per mascherare questa cartellizzazione, questa impostazione monopolistica del servizio dei trasporti automobilistici. Noi dobbiamo venire incontro agli utenti, in maniera particolare ai lavoratori, ai piccoli produttori, a coloro che debbono usare per forza questi servizi, e non possiamo tollerare la prelevazione di tangenti sempre crescenti di reddito di queste categorie da parte di questi nuovi potentati che si ingigantiscono grazie al finanziamento dello Stato.

Un'altra questione è quella delle ferrovie in concessione. Abbiamo avuto occasione di discutere qui la questione delle ferrovie calabro-lucane, e la Camera dei deputati ha discusso, o ha in progetto di discutere, la questione delle ferrovie del Veneto. Si pone, proprio nel quadro della discussione del presente disegno di legge, un problema che non possiamo non affrontare: e cioè quale deve essere la posizione dello Stato e, quindi, dell'Azienda statale delle ferrovie, di fronte alle ferrovie in concessione. In occasione della discussione sulle ferrovie calabro-lucane, noi sollevammo la questione della gestione statale delle ferrovie in concessione; oggi insistiamo ancora una volta su quella nostra richiesta. Infatti, o si crea un sistema nazionale dei trasporti su rotaia — e quindi occorre che ci sia unità di orientamenti, e quindi anche un'utilizzazione secondo un determinato principio di tutta la rete ferroviaria italiana — oppure si vengono a creare ancora una volta delle divisioni, delle discrepanze fra un servizio a carattere collettivo, nazionalizzato, a gestione statale, e dei gruppi, che sono, anche in questo caso, dei potentati molto noti, in quanto sono grosse società finanziarie, che, ancora una volta finanziate largamente dallo Stato, realizzano dei servizi nella maggior parte dei casi non adeguati alle nuove esigenze venutesi a creare nelle regioni servite.

A questo proposito abbiamo ritenuto necessario presentare un ordine del giorno che rileggerò: « Il Senato, considerato che il piano di ammodernamento delle Ferrovie dello Stato non prevede la soluzione dei gravi problemi inerenti alla rete ferroviaria in concessione, che rappresenta un quarto dell'intera rete ferroviaria nazionale; considerato che le attuali forme di gestione privata non consentono la riqualificazione ed il potenziamento della rete ferroviaria in concessione, poichè i tentativi finora attuati si sono dimostrati inefficaci; considerato infine che lo stato di abbandono in cui versano le ferrovie concesse costituisce un pericolo sempre più grave per la sicurezza degli utenti, impegna il Governo a predisporre entro l'anno in corso il rapido passaggio alla gestione statale di tutta la rete ferroviaria in concessione ed il suo ammodernamento in relazione alle effettive esigenze del traffico ed ai particolari interessi delle Regioni servite ».

Non mi soffermerò sull'argomento; vorrei solo far osservare che proprio queste ferrovie in concessione hanno bisogno di ammodernamenti in tutto il settore degli impianti fissi e dell'armamento. Noi abbiamo avuto, di recente, un esempio drammatico della disfunzione di queste ferrovie in concessione proprio a causa della primitività degli impianti e dell'armamento e a causa dell'inadeguatezza della rete rispetto alle esigenze sempre crescenti dei lavoratori e degli studenti obbligati ad utilizzare quelle ferrovie.

Altra questione che non possiamo non porre in evidenza è quella della sistemazione di alcuni grossi centri ferroviari, di alcune grandi stazioni. Vorrei citare l'esempio di Roma, di Milano, di Torino. Noi non possiamo non riconoscere che oggi il sistema ferroviario che fa capo a questi centri è ormai superato. Se consideriamo gli esempi che ho citato, ci accorgiamo che è necessario rinnovare; che forse è necessario anche stabilire un collegamento fra stazioni principali e secondarie dei centri a causa dello sviluppo abnorme di queste città, dovuto al grande aumento della popolazione. Se prendiamo il caso di Roma e la situa-

zione delle sue stazioni, dalla Roma-Termini alla Roma-Tiburtina, alla Tuscolana, alla Ostiense, per citare le più importanti, ci accorgiamo che queste stazioni non corrispondono più alle esigenze di una grossa città, che ha un entroterra molto vasto, ma ha anche delle esigenze interne. È noto che il problema di carattere urbanistico, della disciplina dell'espansione di questi grossi centri in funzione dell'inserimento annuale di nuove masse di cittadini viene risolto con la costituzione di vere e proprie città satelliti, che stanno nascendo pertanto attorno a Roma, a Milano e a Torino, per non citare anche Napoli e Palermo.

Nel piano di finanziamento non si fa cenno a tale problema, che potrà esplodere, non di qui a qualche anno, ma di qui a poco tempo. Sappiamo che si costruiscono reti metropolitane a Milano, che se ne dovrebbero costruire a Roma; sappiamo che vi sono intendimenti di collegamento di queste reti metropolitane anche con il sistema ferroviario, per utilizzare in alcuni tratti le Ferrovie dello Stato.

Ma in che modo la questione viene impostata, e qual è la spesa che si dovrà affrontare? A nostro parere è necessario che anche su tale questione sia dato un chiarimento.

Vorrei citare ancora una volta l'esempio di Roma. Abbiamo un piano regolatore comunale, un piano regolatore intercomunale e ora c'è la prospettiva di un piano regolatore regionale. Abbiamo già sollevato in altra sede il problema dei trasporti, non solo dei trasporti ferroviari, ma anche di quelli su strada, in base anche alle prospettive di sviluppo economico, che si possono avere per determinate zone della regione laziale. Credo che lo stesso problema si presenti per la Lombardia, per il Piemonte e per la Campania.

Ora, in che modo il problema di questi grossi centri ferroviari può essere risolto in funzione di questi orientamenti urbanistici di tipo nuovo?

Altra questione che vogliamo porre è quella relativa al trasporto giornaliero di ingenti masse di studenti e lavoratori, operai ed impiegati. Nel disegno di legge in

esame, all'articolo 4, comma 6, la questione è sbrigata con poche parole: « per migliorare i trasporti di massa giornalieri si potranno utilizzare determinate somme ». Quali siano queste somme e in che modo si miri a risolvere questo problema, lo si ignora.

Già ponemmo al Senato la questione e l'allora ministro Spataro rispose che il problema era allo studio. Ora questo studio è stato completato e i suoi risultati avrebbero dovuto formare oggetto del presente disegno di legge.

Quello che ho posto è un problema estremamente complesso, ce ne rendiamo conto, perchè richiede da un lato un particolare esame di orari e dall'altro uno studio sul volume dei trasporti e sulla sistemazione del materiale rotabile che a questi trasporti dovrà servire. Abbiamo ore di punta, come nel traffico cittadino. Ma vorremmo sapere in che modo la questione viene affrontata. Sono state prospettate delle soluzioni? La Commissione dei tre ha preso in esame questo problema? Il Ministero ha già delle indicazioni? Non vorremmo che, spesi gli 800 miliardi per affrontare i problemi generali del servizio ferroviario, alla questione che ora ho posto finisca per non essere riservato nulla, e si dica che è una questione indipendente dal piano di assestamento e ammodernamento delle ferrovie, una questione da vedere in altra occasione.

Per noi è una delle questioni più importanti, la cui soluzione richiederà una spesa abbastanza ingente. Se prendiamo come destinatari dell'ammodernamento e assestamento delle ferrovie i piccoli produttori e i lavoratori, non possiamo non ritenere che questa sia una questione di preminente interesse nazionale, proprio perchè la sua soluzione deve mettere in condizioni coloro che debbono studiare e lavorare di arrivare alla scuola o sui luoghi di produzione, non nelle condizioni attuali di stanchezza, ma in grado di rendere il massimo nello studio e nel lavoro.

Altra questione che vogliamo porre è quella, che abbiamo già sollevata altre volte e, in maniera particolare, quando abbiamo discusso il piano decennale per la scuola.

Nel disegno di legge in esame si stabilisce una ripartizione degli 800 miliardi tra i vari settori delle ferrovie e si stabilisce che una parte di questi stanziamenti dovrà essere utilizzata dall'industria dell'Italia meridionale.

Poniamo le domande: qual è il costo reale di questo piano. Direi, qual è la tangente di profitto che l'industria privata viene a realizzare sulla spesa di 800 miliardi, e praticamente di 1.500 miliardi? Qual è l'interesse dei grossi gruppi finanziari italiani (dalla F.I.A.T., alla Edison, alla Falk), alla rapida approvazione di questo disegno di legge? Non è forse quello di ripartirsi una buona parte della torta degli 800 e poi degli altri 700 miliardi, cioè dei 1.500 miliardi?

La stessa domanda si è presentata per la sistemazione delle autostrade e delle superstrade. La stessa domanda ponemmo quando si trattò del piano della scuola. La stessa domanda porremo quando si tratterà del disegno di legge inerente alla modificazione della gestione I.N.A.-Case. Vi è una questione di fondo da affrontare: quella cioè concernente il collegamento tra l'attività delle Aziende di Stato, delle aziende a partecipazione statale e questi piani a programmi, che vengono presentati al Parlamento.

A nostro parere, non possiamo continuare ad esaminare disegni di legge che stabiliscono degli stanziamenti per un lungo periodo di tempo, per realizzare determinati programmi, senza contemporaneamente stabilire il principio dello stretto collegamento tra i programmi delle Aziende di Stato e delle aziende a partecipazione statale con questi piani. Se noi vogliamo veramente impostare su basi serie l'attività economica nazionale, dobbiamo obbligatoriamente collegare la programmazione, la pianificazione delle Aziende di Stato o delle aziende a partecipazione statale con i piani, con i programmi, perchè, o queste aziende esistono e hanno una funzione, o queste aziende non servono a niente.

Noi, onorevole Ministro, non dobbiamo continuare a leggere di crisi di questo o quell'altro settore delle aziende a parteci-

pazione statale, di lotte che i lavoratori debbono sostenere per impedire la chiusura, il ridimensionamento di questa o quella azienda, quando già con i piani discussi abbiamo approvato stanziamenti, se non erro, per 3.000 o 4.000 miliardi di lire.

Ma in che modo le Aziende di Stato o a partecipazione statale partecipano all'attività di realizzazione di questi programmi? Quali sono le ordinazioni che lo Stato assegna a tali aziende? In che modo lo stesso programma di sviluppo di queste aziende è collegato alla richiesta di servizi e di prodotti per programmi e piani decisi per settori diversi? Noi non dobbiamo pagare un costo che è determinato dalla tangente crescente che la grande impresa privata preleva sui programmi e sui piani per i quali lo Stato spende migliaia di miliardi!

La questione da noi posta non può essere elusa, o, per usare un termine caro ad un non certo fausto Presidente del Consiglio, non può essere disattesa. È una questione che dev'essere affrontata con concretezza e serietà, altrimenti approfondiremo la contrapposizione negativa e deleteria tra iniziativa privata che lucra sugli interventi finanziari dello Stato, e il pratico non intervento del settore pubblico, che minaccia di isterirsi per mancanza di collegamento dei piani di studio e di lavorazione del settore pubblico con i piani e programmi che lo Stato imposta per i vari settori della vita nazionale.

Abbiamo infine il problema del rapporto tra agricoltura e ammodernamento ferroviario. Ora, proprio per il fatto che noi ignoriamo quali sono i principi generali che la Commissione dei tre — ripeto una Commissione extra-parlamentare — ha impostato per il programma di ammodernamento delle ferrovie, non riusciamo a comprendere in che modo questo programma sia collegato, nel disegno di legge, con lo sviluppo della agricoltura o con gli orientamenti e gli intendimenti di sviluppo dell'agricoltura.

Quali saranno, ad esempio, i centri fondamentali di sviluppo agricolo che si verranno a determinare con l'applicazione delle leggi in atto e con gli accordi internazionali? Qual è l'aiuto che si vuol dare a una

trasformazione dell'agricoltura attraverso l'adeguamento del sistema ferroviario? In che modo si imposta il piano ferroviario per agevolare determinate esportazioni, non solo nel settore europeo, ma anche nel bacino del Mediterraneo e nel settore dell'Europa occidentale?

La domanda è la seguente: come saranno sviluppate determinate linee di questo piano in funzione dell'agricoltura, in funzione dei famosi « centri di raccolta », in funzione dei famosi « centri di sviluppo », in funzione dello sviluppo dell'economia agricola, almeno in determinate regioni, anche accettando — cosa che non facciamo — gli orientamenti del « piano verde » e del Mercato comune europeo?

Vi è poi una seconda domanda. Noi abbiamo lamentato la carenza di carri-frigoriferi: ebbene, qual è lo stanziamento che si vuol fare per realizzare parchi di carri-frigoriferi? Quali sono i centri fondamentali di economia agricola ove insediare i parchi frigoriferi che si intendono creare? Quali sono le linee celeri che si vogliono realizzare per l'esportazione?

Sono questioni che non possiamo non considerare, perchè interessano, anche se ridimensionato, uno dei settori essenziali della vita nazionale, perchè interessano ancora oggi, se non erro, il 38 per cento della popolazione italiana.

Noi abbiamo voluto fare queste osservazioni, senza presentare delle proposte, giacchè, ignorando quale sia il piano per il quale dobbiamo decidere i finanziamenti, dovendo votare questo disegno di legge al buio, a scatola chiusa, onestamente non possiamo metterci sul terreno, sul quale si sono messi altri colleghi, di proporre cioè il raddoppio di questa o di quella linea, di proporre il finanziamento di un'opera piuttosto che di un'altra. Abbiamo voluto fare delle osservazioni di carattere generale, perchè non possiamo accettare il principio che il Parlamento sia chiamato bensì a votare gli stanziamenti, ma restando escluso da una attività effettiva di programmazione.

Noi rivendichiamo al Parlamento questa funzione preminente di intervento nella determinazione delle linee di sviluppo del-

l'economia italiana, in base a piani e programmi, specie quando queste linee di sviluppo sono impostate sulla base del pubblico finanziamento e riguardano servizi pubblici di preminente interesse sociale e nazionale, e sono determinate per la modificazione delle strutture dell'economia nazionale.

Ora, poichè il Parlamento non è in grado di discutere piani e programmi, la discussione di questo disegno di legge perde della sua importanza e pone noi nella impossibilità di fare proposte correttive, appunto perchè ignoriamo i termini essenziali del provvedimento. *(Applausi dall'estrema sinistra).*

P R E S I D E N T E. È iscritto a parlare il senatore Solari, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche i due ordini del giorno da lui presentati. Si dia lettura degli ordini del giorno.

R O D A, Segretario:

« Il Senato,

considerata la situazione economica delle zone depresse del centro nord, e in particolare del Friuli-Venezia Giulia;

tenuto presente il progressivo decadimento, per difetto di sviluppo e di investimenti, delle attrezzature industriali delle predette zone, e in particolare del monfalconese e del goriziano, già efficienti anche nel settore delle costruzioni di mezzi e impianti per le ferrovie con la O.M.F.A. e la S.A.F.O.G.,

invita il Governo:

1) ad accelerare l'esecuzione del suo programma relativo agli interventi nelle zone depresse del centro nord ai fini della industrializzazione, tenendo conto delle prospettive offerte dal Piano di ammodernamento delle Ferrovie;

2) a promuovere iniziative perchè, nel corso di attuazione di detto Piano, si adegui l'attrezzatura industriale delle zone depresse del centro nord, e in specie quella del Friuli-Venezia Giulia, onde renderle idonee ad acquisire commesse di materiale ferroviario »;

« Il Senato,

considerata la decisa destinazione di 5 miliardi nel prossimo quinquennio per il potenziamento delle partecipazioni azionarie delle Ferrovie dello Stato operanti nel settore degli autoservizi viaggiatori e dei servizi ausiliari delle ferrovie;

considerato l'impegno assunto dal Governo, in sede di ordini del giorno, presso l'altro ramo del Parlamento " di non concedere a terzi, fino a che la nuova disciplina sulle autolinee non sia stata approvata, l'esercizio di nuove autolinee viaggiatori svolgentisi in tutto o in parte su tracciati autostradali e ad assegnare all'azienda l'esercizio diretto o indiretto degli autoservizi sostitutivi e integrativi della rete ferroviaria, a norma del regio decreto 15 dicembre 1931, n. 1575 ";

ritenuta l'opportunità che il programma d'impiego degli 800 miliardi, da comunicare al Parlamento con la relazione economica sulla situazione del Paese relativa al 1963, illustri impegnativamente anche il piano di realizzazioni attinente al potenziamento delle partecipazioni di cui in premessa,

impegna il Governo ad elaborare il programma di istituzione di autoservizi sostitutivi ed integrativi di linee ferroviarie, previa intesa con le Amministrazioni locali interessate, e di istituzione di autoservizi autostradali a carattere integrativo del servizio ferroviario, nonchè il programma di potenziamento dei servizi accessori dell'esercizio ferroviario (carrelli stradali, presa e consegna a domicilio, casse mobili, trasporto collettive, riordino misti) ed a comunicare il tutto al Parlamento, in allegato al programma di cui all'articolo 3 del disegno di legge ».

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

S O L A R I. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, anche se comincerò con un argomento particolare, prometto di mantenermi nei limiti di tempo che sono stati assegnati al Gruppo socialista.

I senatori della 7ª Commissione ricordano che, nell'ultima riunione che abbiamo tenuto prima della crisi del Governo, il ministro Spataro era uscito dalla nostra Aula imbronciato, perchè sul piano di finanziamento delle Ferrovie dello Stato avevamo chiesto che il Tesoro impegnasse 10 miliardi in più di quelli concessi; quel provvedimento si era quindi arenato.

Io protestai allora, abbastanza energicamente, perchè non giustificavo quella resistenza a dare qualcosa di più all'Amministrazione ferroviaria, anche se la destinazione di quella somma non riguardava l'ammmodernamento, ma serviva invece, almeno indirettamente, a non lasciare incancrenire ancora di più quell'ingentissimo patrimonio che esiste e che è di tutti. Questa è la preoccupazione che noi abbiamo da molti anni.

Oggi le cose sono cambiate. Alla Camera dei deputati è stato, infatti, lo stesso onorevole Spataro a proporre, a chiedere, assieme al deputato del mio Partito Riccardo Lombardi e ad altri, di fissare in 1.500 miliardi per 10 anni la spesa per le Ferrovie, come del resto aveva proposto la Commissione degli esperti composta da Longo, Saraceno e Onida, e come noi avevamo inutilmente insistito che si facesse, in occasione del dibattito sul bilancio dei Trasporti.

Anche se il disegno di legge, che abbiamo in discussione è integralmente trasformato in confronto a quello che aveva precedentemente presentato allora il ministro Spataro, all'onorevole Spataro va riconosciuto il merito, a mio giudizio, di avere fatto giustizia dei falsi ottimismo, e direi degli irresponsabili ottimismo dei suoi predecessori, e di avere invece cercato di avviare a maturazione il problema delle ferrovie italiane prima che fosse irrimediabilmente tardi.

Ma se non era evidentemente possibile risolvere il problema ferroviario con un Governo di convergenza, onorevole Ministro, è invece possibile farlo con un Governo di centro-sinistra, per cui fin d'ora annuncio il voto favorevole del Gruppo del Partito socialista italiano, e lo faccio in coerenza con la posizione da noi sempre sostenuta.

Di questa nostra situazione immagino che sia sinceramente soddisfatto anche lei, senatore Corbellini, perchè nella sua relazione non si limita a dirci — con la sua riconosciuta competenza e con la conoscenza che lei ha dei problemi dei trasporti — che in breve volgere di anni avremo treni lunghi un chilometro, del peso di oltre 2.400 tonnellate, che viaggeranno a 100 chilometri all'ora, in confronto ad autoveicoli di 18 metri e di peso lordo non superiore a 22 tonnellate; non si limita a scrivere che le ferrovie trasportano oggi quasi 120 miliardi di tonnellate-chilometro...

C O R B E L L I N I, *relatore*. Sono gli ultimi dati.

S O L A R I. ... su una rete di 16.000 chilometri circa, di fronte invece a soli 60 miliardi di tonnellate-chilometro di trasporti su una rete stradale di 200 mila chilometri. Oltre a dirci questo, il senatore Corbellini ci dice diverse altre cose. (*Interruzione del senatore Corbellini*). Sto tacendo un elogio alla sua relazione, senatore Corbellini, che accenna alle « palette di carico », alle « casse mobili », alla cosiddetta « marcia strumentale dei treni », e conclude con queste precise parole che leggo: « Il distacco tecnico, operativo ed economico dei trasporti ferroviari da quelli stradali si rende già e sarà sempre più evidente ».

Onorevole Corbellini, avrebbe scritto lei queste stesse parole se non vi fosse oggi in Italia una diversa situazione politica, e se lei dovesse sostenere l'opportunità di una spesa limitata a soli 800 miliardi in 10 anni? Mi consenta di avere i miei dubbi, ma comunque con le sue parole di oggi noi ci troviamo perfettamente d'accordo.

Spero che non si sia semplicemente d'accordo sulla necessità di ammodernare un patrimonio che abbiamo già, in confronto alla costruzione *ex novo* di un patrimonio, ma ritengo che noi si sia d'accordo sulla necessità di compiere una precisa scelta di politica dei trasporti. È la scelta ferroviaria, cioè la scelta dei trasporti di massa su quelli individuali, dei trasporti pubblici su quelli privati. E questo è il problema di

fondo, a mio giudizio, su cui dobbiamo oggi intrattenerci; l'ho detto e lo ripeto...

CORBELLINI, *relatore*. Lo diciamo anche noi.

SOLARI. Ma noi l'abbiamo detto sempre, voi cominciate a dirlo solo oggi.

Venendo al merito di questo disegno di legge, rilevo che alcune priorità sono state individuate per legge, sia nella specie che nell'entità dei finanziamenti da assegnare, mentre altre priorità sono state affermate solo in via generica, demandando però al preventivo parere del Consiglio d'amministrazione delle ferrovie, al concerto di alcuni Ministri e infine al rispetto dei criteri della programmazione economica, il compito di salvaguardarne la rigorosa osservanza.

Si dovrebbe così ritenere, onorevole Ministro, che con la dizione dell'articolo 4, dove si dice che le restanti disponibilità saranno ripartite tra altre opere necessarie per accrescere la sicurezza dell'esercizio, per migliorare i servizi accessori, per migliorare gli impianti, anche dal punto di vista dell'efficienza, ed altro, si preveda anche la destinazione di mezzi adeguati alla ricerca scientifica, tramite il benemerito Istituto sperimentale delle Ferrovie. Segnalando questa esigenza a lei, onorevole Ministro, sono certo che vorrà chiarirci i propositi del Governo e dell'Amministrazione riguardo a questa ricerca tecnica ed economica, che lascia fortemente a desiderare.

Un altro problema, che mi pare sia sfuggito all'attenzione sia del Governo sia della Camera, è rappresentato dal riclassamento del patrimonio edilizio dell'Azienda ferroviaria. È vero che sono stati destinati 40 miliardi (è la seconda voce delle priorità specifiche) per la costruzione di case per i ferrovieri, ma sarebbe strano che si provvedesse alla costruzione di nuovi alloggi per i ferrovieri, che si provvedesse cioè a nuove costruzioni, senza prima frenare il deprezzamento per vetustà, senza prima arrestare il decadimento di ciò che già si ha. Anche su questo argomento prego l'onore-

vole Ministro di volerci precisare gli orientamenti che segue al riguardo l'Amministrazione.

Riconoscendo la fisionomia del tutto nuova che ha questo disegno di legge, vediamo anche che vi è un barlume di speranza per quel problema, tante volte da noi inutilmente sollevato nelle Aule parlamentari, che riguarda la spesa per le manutenzioni ed i rinnovi. Abbiamo cioè la speranza che le somme destinate ai nuovi investimenti non verranno neppure minimamente utilizzate per manutenzioni e per rinnovi. (*Interruzione del senatore Vecellio*). Invece questo è sempre accaduto fino ad oggi, per importi rilevanti e contro ogni legittimità.

Infatti il disegno di legge riserva il 10 per cento delle entrate del traffico per i rinnovi e il 20 per cento delle entrate del traffico per le manutenzioni, per cui non dovremmo avere più motivo di elevare le proteste che abbiamo elevato nel passato. Vi è però la necessità che, con lo stato di previsione dell'Azienda ferroviaria per l'esercizio 1962-63, si contemplino stanziamenti per manutenzione e rinnovi corrispondenti alle aliquote fissate dalla presente legge, e che altrettanto poi si faccia evidentemente negli esercizi successivi.

Ci sarà, onorevole Ministro, un emendamento allo stato di previsione già presentato in Parlamento per l'esercizio 1962-63, in base al quale si aumenti la dotazione per manutenzioni e rinnovi, di quella ventina di miliardi che occorrono ancora perchè la dotazione corrisponda al 20 e al 10 per cento, rispettivamente, delle entrate del traffico? Questa è una domanda precisa che le rivolgo, onorevole Ministro, con la speranza di ricevere una sua risposta affermativa.

Ci sarebbero tanti argomenti, sul merito, da toccare.

L'onorevole Mammucari poc'anzi ha parlato delle ferrovie concesse, e si potrebbe parlare a lungo anche dei « rami secchi ». Un giorno il senatore Corbellini diceva che la legislazione attuale impedisce di demolire le ferrovie. Onorevole Corbellini, si lasci pure crescere l'erba in mezzo ai binari, ma si abbandonino gli esercizi antieconomici

ed inutili, ed invece, con gli ammodernamenti, si raddoppino le ferrovie come la Genova-Ventimiglia, che è ancora ad un solo binario, e si dia un volto di modernità, come lei accenna nella sua relazione, al sistema delle ferrovie italiane.

Dopo questi brevi accenni sul merito del provvedimento, mi soffermerò sui problemi dell'attuazione, che considero molto importanti.

I problemi di attuazione sono interni ed esterni alle ferrovie: quelli interni, comprendono anche la situazione delle industrie costruttrici destinate a ricevere le commesse per l'esecuzione di questo piano, e al cui riguardo è necessario dire qualcosa; quelli esterni, si riconnettono invece alla politica dei trasporti, ed anche su questi non è male anticipare qualche accenno.

Alla Camera si è molto discusso sui tempi tecnici di attuazione del programma, e giustamente; e perciò io non insisterò su questo argomento, se non dichiarandomi d'accordo con l'onorevole Riccardo Lombardi, che ha raccomandato all'Amministrazione delle ferrovie che i nuovi tecnici di cui si ha bisogno, non siano assunti provvisoriamente, ma siano immessi in organico, per conservarli sempre, dato che per le ferrovie ci sono le prospettive che sono state accennate nella relazione dell'onorevole Corbellini.

Dirò invece una parola riguardo alla quota di commesse da riservare alle industrie costruttrici dell'Italia meridionale ed insulare. Nulla da obiettare; anzi a mio giudizio è giusto parlare del 40 per cento nel complesso, per poter contare anche sulle nuove industrie che possono sorgere nell'Italia meridionale ed insulare. E poichè la Azienda ferroviaria avrà sicuramente constatato quali siano i settori produttivi interessati alle sue commesse, io chiedo se la Azienda voglia tenere queste constatazioni per sè, o non ritenga opportuno invece di farle conoscere al Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, affinchè se ne prenda atto ai fini della politica di incentivazione di nuove iniziative industriali da finanziare a mezzo della Cassa per il Mezzogiorno e degli altri Istituti di credito a medio e lungo termine. È solo così, onorevoli colleghi, che

aumenteremo le probabilità che l'attrezzatura industriale delle regioni depresse sia messa in grado di soddisfare la crescente domanda di prodotti per le ferrovie; e se la programmazione sarà fatta nel tempo e nel modo dovuto, senatore Corbellini, non correremo neanche il rischio di quei « perturbamenti » cui ella accenna nella sua relazione, perchè le aziende saranno in grado di destinare l'altra parte della loro produzione ad altri mercati.

Ho detto volutamente poc'anzi « regioni depresse », e non « Mezzogiorno ed Isole », per attirare la sua attenzione, onorevole Ministro, sulle provincie povere del centro e del nord. E lo faccio senza sollevare una critica formale alla destinazione delle commesse quale è stata prevista nel disegno di legge; intendo solo invitare il Ministro e la Amministrazione ferroviaria a tenere nel dovuto conto l'esistenza di industrie I.R.I. che sono in crisi da moltissimi anni in qualche provincia del nord. Io ho a cuore in modo particolare la situazione di quelle del monfalconese e del goriziano, la O.M.F.A. e la S.A.F.O.G., e la situazione economica del mio Friuli, per cui presento l'ordine del giorno che vi leggo:

« Il Senato,

considerata la situazione economica delle zone depresse del centro-nord, e in particolare del Friuli-Venezia Giulia;

tenuto presente il progressivo decadimento, per difetto di sviluppo e di investimenti, delle attrezzature industriali delle predette zone, e in particolare del Monfalconese e del Goriziano, già efficienti anche nel settore delle costruzioni di mezzi e impianti per le ferrovie con la O.M.F.A. e la S.A.F.O.G.;

invita il Governo:

1) ad accelerare l'esecuzione del suo programma relativo agli interventi nelle zone depresse del centro-nord ai fini della industrializzazione, tenendo conto delle prospettive offerte dal Piano di ammodernamento delle Ferrovie;

2) a promuovere iniziative perchè, nel corso di attuazione di detto Piano, si ade-

gui l'attrezzatura industriale delle zone depresse del centro-nord, e in specie quella del Friuli-Venezia Giulia, onde renderle idonee ad acquisire commesse di materiale ferroviario ».

Mi accontento che il mio ordine del giorno venga accettato come raccomandazione, e che venga dichiarata la buona volontà del Governo di concedere commesse in favore di altre industrie che possono sorgere in Friuli o in altre provincie depresse.

Passo ora ai problemi esterni, a quelli cioè che sono legati agli indirizzi di politica dei trasporti, anche se la sede più idonea per la trattazione di questo tema sarà evidentemente quella del dibattito sul bilancio del Ministero dei trasporti. Ma, per taluni di questi problemi, la sede più opportuna è quella di oggi, in particolare, per ciò che riguarda la tormentata vicenda degli autoservizi sostitutivi e degli autoservizi sulle autostrade.

Prendiamo atto molto volentieri, onorevole Ministro, del fatto che il Governo ha accettato alla Camera un ordine del giorno che lo impegna a sospendere l'assegnazione di autoservizi sulle autostrade e sulle strade statali nei confronti di terzi. Del resto, a questo riguardo, avevo già avuto risposta affermativa ad una mia interrogazione da parte del Ministro Ferrari-Aggradi l'anno scorso. Ma non è giusto rinunciare a definire in questa legislatura la nuova disciplina delle pubbliche autolinee, rinunciare cioè a utilizzare una infrastruttura così funzionale come le autostrade, in vista del miglioramento dei servizi autotrasporti come potenziamento integrativo della rete ferroviaria, e non come ulteriore concorrenza ad essa, che è quello che abbiamo sempre giustamente lamentato.

Verrà anche da noi il disegno di legge su questo argomento, ora giacente innanzi alla Camera, e faremo tutto il possibile per modificarlo secondo i concetti cui ho accennato, tenendo conto dell'ormai imminente attuazione dell'ordinamento regionale, e dell'ormai affermata esigenza di rendere sempre più l'autotrasporto un servizio pubblico,

Coerente con questa impostazione è un altro ordine del giorno che ho avuto l'onore di presentare e sul quale attendo di conoscere la posizione del Governo.

« Il Senato,

considerata la decisa destinazione di 5 miliardi nel prossimo quinquennio per il potenziamento delle partecipazioni azionarie delle Ferrovie dello Stato operanti nel settore degli autoservizi viaggiatori e dei servizi ausiliari delle ferrovie;

considerato l'ordine del giorno della Camera presentato in occasione del dibattito sul disegno di legge n. 3272, e accettato dal Governo nella parte dispositiva, che impegna il Governo stesso "a non concedere a terzi, fino a che la nuova disciplina sulle autolinee non sia stata approvata, l'esercizio di nuove autolinee viaggiatori svolgentisi in tutto o in parte su tracciati autostradali e ad assegnare all'azienda l'esercizio diretto o indiretto degli autoservizi sostitutivi e integrativi della rete ferroviaria, a norma del regio decreto 15 dicembre 1931, n. 1575";

ritenuta l'opportunità che il programma d'impiego degli 800 miliardi, da comunicare al Parlamento con la relazione economica sulla situazione del Paese relativa al 1963, illustri impegnativamente anche il piano di realizzazioni attinente al potenziamento delle partecipazioni di cui in premessa;

impegna il Governo ad elaborare il programma di istituzione di autoservizi sostitutivi e integrativi di linee ferroviarie, previa intesa con le amministrazioni locali interessate, e di istituzione di autoservizi autostradali a carattere integrativo del servizio ferroviario, nonchè il programma di potenziamento dei servizi accessori dell'esercizio ferroviario (carrelli stradali, presa e consegna a domicilio, casse mobili, trasporto collettivo, riordino misti) ed a comunicare il tutto al Parlamento, in allegato al programma di cui all'articolo 3 del disegno di legge ».

Esso si limita ad estendere l'area della programmazione, che il disegno di legge

impone col suo articolo 3, al settore dei servizi automobilistici e dei servizi accessori. Nè vi sono motivi di dubitare del suo accoglimento, in quanto l'impegno che si chiede è già implicito nella dizione letterale della legge; si tratta solo di far sì che questo impegno diventi esplicito per garantire al Parlamento e al Paese che la programmazione preciserà tutti gli obiettivi e tutti i tempi di realizzazione del piano.

Prima di concludere il mio breve intervento, desidero dire che i protagonisti della realizzazione del piano saranno i ferrovieri, così come i ferrovieri sono stati i protagonisti della ricostruzione. Bisogna quindi assecondare l'intervento dei ferrovieri nelle scelte di politica aziendale; e se le organizzazioni sindacali chiedono giustamente il riconoscimento di tutte le libertà, sindacali e politiche, e se i ferrovieri sono in agitazione per rivendicazioni economiche, come lo sono anche in questi giorni, io invito lei, onorevole Ministro, ad accelerare le prese di contatto e le conclusioni anche in considerazione della grande e vibrante assemblea che ha avuto luogo a Firenze alla presenza di oltre 4.000 ferrovieri, domenica scorsa. Nel corso delle trattative, qualsiasi richiesta le possa pervenire, lei avrà modo di constatare il grado di responsabilità dei sindacati dei ferrovieri, e come essi possano operare da stimolo del nuovo corso della politica ferroviaria.

Questo nuovo corso mette l'Azienda ferroviaria, e tutto il sistema dei trasporti, all'altezza di una politica di sviluppo equilibrata, attentamente programmata negli obiettivi e nei tempi. Questa nuova scelta deve essere portata avanti e perfezionata, non solo per rompere definitivamente con la tradizione di questo ultimo decennio, ma anche per fare dei trasporti ciò che i trasporti devono essere: lo strumento fondamentale di uno sviluppo economico equilibrato, affinché le cose scritte nella sua relazione, onorevole Corbellini, abbiano in concreto a realizzarsi; si realizzi cioè uno dei presupposti essenziali per la eliminazione degli squilibri regionali e sociali che affliggono l'economia del nostro Paese, nono-

stante il « miracolo italiano ». (*Vivi applausi dalla sinistra. Molte congratulazioni.*)

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore D'Albora, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato insieme ai senatori Indelli e Lepore.

Si dia lettura dell'ordine del giorno.

RODA, Segretario:

« Il Senato,

visto l'articolo 9 del disegno di legge n. 1970 con il quale si fa obbligo all'Azienda delle ferrovie dello Stato, a modifica di quanto disposto dall'articolo 2 della legge 6 ottobre 1950, n. 835, di eseguire almeno fino alla concorrenza della somma di lire 320 miliardi opere e rifiniture per il rinnovamento, il riclassamento, l'ammodernamento ed il potenziamento delle linee e degli impianti dell'Italia meridionale ed insulare, nonchè dei mezzi di esercizio destinati alle linee e degli impianti medesimi;

considerato che è urgente adeguare il sistema dei trasporti nel Mezzogiorno alle nuove esigenze dei traffici come logica conseguenza dei provvedimenti attuati ed in corso di attuazione per migliorarne le condizioni sociali ed economiche,

invita il Governo a tener presente, nella programmazione dei lavori da eseguirsi, che i problemi più importanti che interessano le ferrovie dell'Italia meridionale sono i seguenti:

a) sulla linea Napoli-Reggio Calabria:

1) spostare la linea tra Napoli e Torre Annunziata facendola passare a monte del Vesuvio nella direttrice Napoli-Palma Campania-Torre Annunziata, provvedendo al raddoppio della linea Nocera-Palma S. Genaro-Cancello, allacciandola con Casoria;

2) attuare al più presto possibile la prevista linea Salerno-Nocera allo scopo di evitare il valico di Cava e convogliare con uguale potenzialità verso il nord i traffici provenienti dalla Sicilia e dal Mezzogiorno d'Italia;

3) completare il raddoppio Napoli-Reggio Calabria potenziando gli impianti di sicurezza ed ampliando i piazzali ed i binari di incrocio;

4) completare la stazione di Napoli centrale; ammodernare e potenziare l'attuale metropolitana, costruire una nuova e moderna officina ferroviaria;

b) sulla linea jonica:

1) integrare la trazione Diesel e, se le previsioni del traffico lo consiglieranno, sostituirla addirittura con quella elettrica; ammodernare gli impianti di segnalamento, la protezione delle stazioni ed il comando delle manovre agli scambi; creare, oltre i 22 già in esercizio, altri posti di movimento;

2) prendere in seria considerazione, d'accordo con la Cassa per il Mezzogiorno, la necessità di costruire la linea Metaponto-Matera-Bari, alla quale si potrebbero innestare la Taranto-Bari e la Lagonegro-Castrocucco;

c) sulla Napoli-Caserta-Foggia, in linea di principio, il tronco Caserta-Foggia deve essere raddoppiato. È indispensabile, comunque, ammodernare la ferrovia della Valle Caudina in maniera da poter inoltrare i collegamenti veloci per le Puglie su quella linea; creare il collegamento diretto Bovino-Ortanova con una variante che eviti il nodo di Foggia; sistemare il piazzale della stazione di Benevento;

d) sulla Battipaglia-Metaponto: è necessario ammodernare la linea riducendo le pendenze e i raggi delle curve e sistemare tutti gli impianti esistenti ».

PRESIDENTE. Il senatore D'Albora ha facoltà di parlare.

D'ALBORA. Due anni fa, e precisamente nell'ottobre del 1960, intervenendo nella discussione dello stato di previsione del Ministero dei trasporti, presentai un ordine del giorno tendente ad ottenere che l'Azienda delle ferrovie dello Stato potesse disporre dei mezzi necessari per provvedere sia alla conservazione e al controllo della re-

te e del materiale rotabile, in modo da assicurare l'efficienza, la sicurezza e la velocità del traffico, sia al loro ammodernamento, onde adeguarli alle attuali esigenze per sostenere, con successo, la crescente concorrenza degli altri mezzi di trasporto, anche in vista della progressiva attuazione del Mercato comune europeo. Chiedevo infine che si nominasse una Commissione di esperti per studiare e risolvere l'importante ed interessante problema.

Il Ministro del tempo, allorchè l'ordine del giorno fu messo in discussione, lo accettò ed assicurò che, al posto della Commissione, avrebbe dato incarico di studiare il problema e fare le necessarie proposte ai direttori generali dei Ministeri interessati.

Replicai che non insistevo sulla proposta di nomina della Commissione, ma che ritenevo che, in seguito, tale necessità si sarebbe dimostrata assolutamente indispensabile.

L'anno successivo nel mio intervento rilevai, con soddisfazione, che le previsioni si erano avverate ed oggi sono lieto di poter discutere il disegno di legge che viene sottoposto all'esame del Senato accompagnato dalla lucida relazione del senatore Corbellini, la cui riconosciuta competenza in materia varca i limiti nazionali.

Con lui bisogna, subito, essere d'accordo allorchè rileva, con soddisfazione, che la Camera dei deputati non ha voluto limitare l'efficacia del provvedimento al solo primo quinquennio con la spesa di 800 miliardi, ma ha raddoppiato la proposta del Governo, portando la spesa complessiva a lire 1.500 miliardi da spendersi in dieci anni, così come è indicato nelle conclusioni degli esperti incaricati di formulare il programma per il rinnovamento ed il potenziamento delle Ferrovie dello Stato.

Lo scorso anno, d'altra parte, anche il senatore Florena, nella sua relazione al bilancio del Ministero dei trasporti, si poneva la domanda se gli 800 miliardi proposti fossero sufficienti a risolvere i malanni che affliggono le nostre ferrovie e che si concretano, di tanto in tanto, in dolorosi e dannosi incidenti.

Il fatto è — e mi sembra opportuno ripeterlo — che il sistema ferroviario italiano è

ormai vecchio, perchè, su di un totale di 19.700 chilometri di binari, oltre un terzo conta dai 20 agli 80 anni di età, e quindi occorrerebbe con urgenza sostituirlo; che il 65 per cento dei ponti e dei viadotti ed il 35 per cento delle gallerie sono vecchi di almeno mezzo secolo ed abbisognano, in conseguenza, di una minuziosa manutenzione; che il 23 per cento dei deviatori risultano assolutamente insufficienti (l'incidente verificatosi nella stazione di Venezia è avvenuto proprio a causa del mancato funzionamento di uno di questi deviatori); che i tracciati delle linee, comprese quelle principali, appaiono superati, rispetto alle necessità odierne; che il 30 per cento dei locomotori e delle carrozze ed il 50 per cento dei carri hanno più di 30 anni di vita ed il parco materiale rotabile è ormai insufficiente.

Nel 1939 esistevano 7000 vetture, per un totale di 180 milioni di viaggiatori. Nel 1960 il numero dei viaggiatori è salito a 380 milioni, si è quindi più che raddoppiato, mentre il parco vetture, che per adeguarsi proporzionalmente dovrebbe poter contare su 15 mila unità, ne conta attualmente solo 9500, delle quali 1300 dovrebbero essere eliminate per ragguardevole anzianità di servizio.

Lo stesso avviene per i carri merci. La disponibilità è di 126 mila, la stessa del 1939; ma di essi solo 100.000 non superano i cinquant'anni di vita.

Per ricondurre la situazione a quella del 1939, eliminati i 26.000 carri eccessivamente invecchiati, occorrerebbe costruirne almeno 30 mila. Ma non basta rimodernare il parco del materiale rotabile, perchè è necessario sostituire circa 7 mila chilometri di binari e 10.500 deviatori, con una spesa che supera i 300 miliardi; sistemare viadotti e gallerie; effettuare indispensabili rettifiche di linee; rimettere in sesto i caselli ferroviari; fornire di adeguate attrezzature i 16.400 passaggi a livello esistenti — ed è questa una piaga gravissima dell'Amministrazione ferroviaria! — cercando di eliminarne il maggior numero possibile.

Per fare tutto questo i 1.500 miliardi sono indispensabili e probabilmente sono ne-

cessari anche i 10 anni previsti, per quanto sarebbe auspicabile un minore impiego di tempo per far sì che, colmato il distacco oggi esistente tra le nostre ferrovie e le più progredite ferrovie estere, non si corra il rischio di dover impiegare altri mezzi finanziari per colmare altre eventuali differenze, a nostro svantaggio, che nello stesso periodo potrebbero essersi verificate.

Pertanto occorre augurarsi, così come fa il relatore, che le estensioni previste dall'articolo 1 della legge non conservino il solo significato di impegno legislativo, ma diventino presto un concreto provvedimento di legge.

Per passare ad un più particolare esame del disegno di legge di cui ci stiamo occupando, debbo dire che ottima mi pare la disposizione del comma c) dell'articolo 4 con la quale si assegnano 40 miliardi per la costruzione di alloggi patrimoniali ed economici per i ferrovieri e di alloggi raggruppati per il personale di linea.

A parte le giuste considerazioni del relatore circa i vantaggi, sia morali che fisici, di cui beneficierà il personale, i quali si concreteranno, certamente, in un maggiore e più sicuro rendimento nel faticoso lavoro che esso è chiamato a svolgere, per l'Italia meridionale tale beneficio assume particolare importanza per la deficienza di case popolari a basso costo.

Per quanto riguarda il successivo articolo 9, laddove è detto che le forniture e le lavorazioni delle opere previste nel primo comma sono riservate agli stabilimenti industriali del Mezzogiorno e delle Isole con l'obbligo di acquistare dalle industrie delle stesse regioni i macchinari, gli accessori, i semilavorati ed i finimenti occorrenti, debbo osservare che non so se gli stabilimenti complementari, esistenti nel sud, sono attualmente attrezzati per sopperire all'intero fabbisogno.

Nel caso che ciò si verificasse, per evitare che sorgano nuove industrie, senza un sicuro domani, si potrebbe ricorrere alle industrie all'uopo attrezzate del centro-nord, aumentando, per mantenere inalterato il rapporto stabilito, a quelle del sud l'assegnazio-

ne delle commesse nei settori dove la loro produzione ha maggiori possibilità.

Lo stesso articolo 9, al primo comma, fissa in un minimo di lire 320 miliardi le opere e le forniture che l'Azienda delle ferrovie dello Stato, a modifica di quanto disposto dall'articolo 2 della legge 6 ottobre 1950, deve eseguire per il rinnovamento, il riclassamento, l'ammodernamento ed il potenziamento delle linee e degli impianti ferroviari dell'Italia meridionale ed insulare, nonché dei mezzi di esercizio destinati ai servizi delle linee e degli impianti medesimi. Si tratta dei due quinti della spesa da impiegarsi nei primi cinque anni di attuazione della legge.

E qui è necessario porsi una domanda: sono sufficienti i mezzi a disposizione per mettere la rete del sud in condizioni di esercitare i suoi servizi con la stessa velocità e con la stessa frequenza del centro-settentrione? Da un accurato studio dell'ingegner professor Poiese apprendiamo che le linee dell'Italia del sud sono in genere scarsamente efficienti, sia perchè in gran parte ad un solo binario, sia per gli apparati di segnalamento e di controllo della circolazione, sia per la scarsa elettrificazione, condizioni tutte che rendono arcaiche quelle linee ove queste deficienze si cumulano; su di esse invece si esercita un traffico che in misura percentuale non è inferiore a quello che si ha sul resto della rete e che è costretto a muoversi — è questo l'indice più significativo — a velocità molto basse.

Di fronte ad una situazione difficile da risolvere anche per la particolarità dei tracciati, si è avuto già un intervento massiccio dello Stato, che però non sempre è stato aggiuntivo di quello operato dalla Cassa per il Mezzogiorno che si è occupata soprattutto dei raddoppi e delle elettrificazioni di linee ormai sature.

Ma non è tutto; in realtà restano come problemi fondamentali interessanti il sud: sull'adriatica, il raddoppio fra Ancona e San Severo; sulla tirrenica, il raddoppio totale fra Vallo e Villa della Battaglia-San Giovanni, nonché la rettifica delle curve che vanno portate ad un raggio non inferiore a metri 600, in maniera da poter ammettere velocità fra 110 e 120 chilometri orari, e

l'eliminazione, da questa ultima linea, della sella di Cava dei Tirreni, attuando una variante fra Salerno e Nocera.

Sulla jonica occorrono l'integrazione della trazione Diesel, l'ammodernamento degli impianti di segnalamento, la creazione di altri posti di movimento, oltre i 22 già creati, l'ammodernamento della protezione delle stazioni e del comando della manovra degli scambi; sulla Roma-Pescara l'attuazione del già preventivato blocco elettrico; sulla Napoli-Caserta-Foggia l'ammodernamento della ferrovia della Valle Caudina, in maniera da poter inoltrare i collegamenti veloci per la Puglia su quella linea; il collegamento diretto fra Bovino ed Ortona, con la creazione di una variante che eviti il nodo di Foggia; l'impianto generale del blocco elettrico, del segnalamento elettrico e degli apparecchi elettrici in tutte le stazioni; l'adeguamento della lunghezza dei binari di movimento all'effettiva lunghezza dei treni merci circolanti, la sistemazione di qualche piazzale di stazione, come quello di Benevento, infine bisogna tener presente la possibilità di raddoppio di questa linea.

In definitiva, si può dire che: adottando queste provvidenze, la potenzialità della linea Roma-Reggio Calabria, il cui traffico è previsto possa aumentare in ragione del 6-7 per cento annuo, dovrebbe giungere ai 110-120 treni al giorno prevedibili fra il 1965 e il 1970, sulla Bari-Lecce dovrebbe essere possibile smaltire all'incirca 60 treni al giorno con velocità commerciali massime di 100 chilometri all'ora; sulla Bari-Reggio Calabria la potenzialità dovrebbe incrementarsi permettendo la circolazione di treni anche di 50 carri; mentre sulla principale delle trasversali appenniniche si dovrebbero avere incrementi di velocità da 70 a 90 chilometri all'ora.

Rimane il dubbio se l'ammodernamento della jonica sia adeguato alle effettive esigenze future; in fondo qui si tratta non solo di smaltire una produzione che con ogni probabilità, ad irrigazione completata della piana di Sibari-Metaponto, sarà molte volte multipla dell'attuale, ma di smaltirla con molta velocità per farle raggiungere i lontani mercati di destinazione: ora, che l'ade-

guamento della rete ferroviaria al servizio di questa produzione sia sufficiente alla quantità ed alla qualità del servizio richiesto, resta, a mio parere, ancora da dimostrare ed è problema cui è legata la riuscita della riforma agraria in questa zona. Nè è da dire che i convogli saranno avviati sulla tirrenica, in quanto questa linea, che la politica di ammodernamento finora condotta ha reso preferenziale per le provenienze dalla Sicilia, è e sarà, anche dopo il raddoppio, al limite di saturazione.

Se mi è permesso, vorrei ancora segnalare: il riordino dello scalo merci di Napoli-Centrale che è inadeguato alle esigenze del traffico attuale ed, ancor più, di quello prevedibile per il prossimo futuro, per cui credo si renda indispensabile la realizzazione di un nuovo grande scalo merci che potrebbe sorgere nella zona di Napoli-Traccia; la costruzione di una moderna officina per sostituire, in un nuovo unico complesso organico funzionale, quelle ormai sorpassate dei Granili e di Pietrarsa; il raddoppio della linea Nocera-Palma S. Gennaro-Cancello, da congiungere con Casoria, per potenziare le linee intorno a Napoli; ed infine il completamento della esistente metropolitana e della nuova stazione di Napoli-Centrale con la costruzione del grattacielo e delle pensiline.

Resta ancora, nel quadro dei problemi delle comunicazioni principali, quello della costruzione di carri speciali e refrigeranti. Su tale problema non voglio qui particolarmente fermarmi, pur notando che esso dovrebbe essere risolto d'accordo fra categorie interessate ed Amministrazione ferroviaria; ma che esso esiste è indubitato e della sua gravità si può avere un'idea notando che nelle stazioni della sola provincia di Bari sono stati caricati, nel 1959, 14.700 carri di uva da tavola e 13.914 di ortaggi: un totale perciò di 28.700 carri di cui 24.341 con destinazione estera e la gran parte nel breve periodo di un trimestre.

Le conclusioni che si possono trarre dalla sommaria esposizione fatta sono evidenti. Il Mezzogiorno ha una rete di ferrovie in concessione molto estesa, che integra quelle statali: per questo motivo esse assurgono ad importanza notevole e vanno particolar-

mente curate. Pur col ridimensionamento che sembra, per alcune di esse, inevitabile, la rete che resterà in esercizio dovrà essere esercitata con snellezza, dotata di materiale che permetta percorrenze veloci e che serva quindi ad allacciare, assai più ed assai meglio di quanto in alcuni casi non avvenga oggi, cittadine importanti, fra di loro e con i loro capoluoghi di provincia.

Nel campo delle ferrovie statali è auspicabile la soppressione di alcune linee secondarie; per quelle che resteranno in vita, occorrono impianti fissi e materiale mobile efficienti e moderni. In ultimo le linee principali sono tecnicamente arretrate per armamento o per tracciato, come viene dimostrato dall'osservazione che su nessuna di esse la velocità commerciale media supera i 70 chilometri all'ora. Codesto stato di cose è in genere attribuito alla morfologia dei terreni attraversati; non mi sembra che la spiegazione possa reggere, perchè, ove questo fattore è veramente determinante, come in Calabria ed in Lucania, le ferrovie sono scarsissime od inesistenti, ed altrove le condizioni non sono peggiori che nel resto dell'Italia, tutta morfologicamente difficile.

La produzione dell'Italia del Sud è destinata a trovare, per la massima parte, i suoi mercati di sbocco all'estero; perchè vi arrivi tempestivamente occorre una rete molto efficiente in tutti i suoi impianti ed in tutto il suo funzionamento; occorre rivalutare il settore merci rispetto a quello viaggiatori ed occorre infine, come ben dice il relatore, coordinare gli investimenti tra i vari mezzi di trasporto, siano essi aerei, stradali, marittimi o ferroviari, per rendere il sistema dei traffici agevole, rapido ed economico, affinchè esso non soccomba di fronte alla concorrenza che certamente ci verrà anche dai Paesi africani che tenteranno, soprattutto con i mezzi aerei, di raggiungere prima di noi i mercati del Centro-Europa.

Nell'impostare questi problemi è necessario avere lo sguardo lungimirante e fisso nell'avvenire; se, come mi auguro, i preposti all'attuazione di questa legge, a qualunque categoria essi appartengano, dal Ministro all'umile lavoratore, opereranno con la con-

sueta esperienza e generosità, ad essi spetterà il giusto merito di avere contribuito decisamente al progresso economico e sociale, non solo del Mezzogiorno, ma di tutta la Nazione! (*Applausi dalla destra. Congratulazioni*).

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

R O D A , Segretario :

« Il Senato,

rilevate le insoddisfacenti condizioni in cui si svolge il traffico ferroviario sul tratto Bari-Lecce, con le gravi ripercussioni particolarmente avvertite nelle zone dell'estremo lembo del Salento;

considerato che i lamentati inconvenienti derivano principalmente dalle gravi deficienze da tempo inutilmente denunciate e dovute alla mancata elettrificazione della linea ed al mancato raddoppio del binario,

invita il Governo a predisporre quanto necessario per la inclusione, con assoluta priorità, della elettrificazione e del raddoppio della linea Lecce-Bari, nei lavori da programmare ».

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

C A R O L I . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, è purtroppo fuori discussione che il settore dei trasporti ferroviari non è in linea con lo sviluppo economico e sociale del Paese e non può quindi soddisfare le crescenti esigenze di un traffico sempre più intenso.

La causa prima di questa sfasatura va ricercata nel fatto che la Nazione, nella non lontana gravissima depressione economica del dopoguerra, fu costretta a concentrare i suoi sforzi nel ricostruire quanto la guerra aveva distrutto, e quei generosi sforzi, esaurendo ogni disponibilità, non hanno poi consentito di portare gli impianti e le attrezzature al grado d'efficienza che i nuovi

tempi richiedono. Quando mancano tempestivi interventi, al primo verificarsi di cedimenti, deficienze, carenze, la situazione va progressivamente aggravandosi, fino ad essere addirittura sconvolta.

Da qui la necessità di quell'organico programma di rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle Ferrovie dello Stato, già tanto duramente provate, disposto dal Governo e alla cui elaborazione sono stati già chiamati i competenti organi tecnici; programma — piano decennale — che deve comprendere non solo quanto richiede l'attuale traffico, ma deve prevedere e comprendere quanto nel frattempo richiederà il maggiore sviluppo dei traffici. La dimostrata dinamica ripresa del nostro Paese non può essere mortificata dall'insufficiente funzionalità della rete ferroviaria.

Il disegno di legge in esame si limita a dare al Governo un'autorizzazione alla spesa nell'importo presunto di 1.500 miliardi di lire, stabilendo che l'Azienda delle ferrovie dello Stato predisponga il piano decennale da realizzare in due fasi, fissando per il primo quinquennio la spesa di 800 miliardi. Questo ci trova pienamente consenzienti, chè è indispensabile reperire prima i fondi necessari, commisurati all'importanza del programma, pur se esso non è ancora definito in ogni sua parte.

Da meridionale, debbo poi esprimere tutto il mio compiacimento per le speciali disposizioni figuranti nell'articolo 9 del disegno di legge. Ivi è fatto obbligo all'Azienda delle ferrovie dello Stato di eseguire opere e forniture nell'Italia meridionale e insulare per un importo non inferiore a 320 miliardi di lire, ed è anche disposto che le forniture e le lavorazioni occorrenti per l'esecuzione di dette opere siano riservate agli stabilimenti industriali dell'Italia meridionale e insulare che, a loro volta, sono obbligati ad acquistare dalle industrie di quelle stesse regioni i macchinari, gli accessori, i semilavorati e i finimenti loro occorrenti per l'espletamento delle commesse acquisite.

È questo un atto di giustizia perequativa e distributiva, contro i privilegi e i monopoli derivanti da una situazione ormai da

lunghe anni radicata e della quale, sia ben chiaro, non intendo dar colpa a nessuno. Merita plauso ogni azione che tenda a risanare squilibri e a eliminare ingiustizie comunque determinatesi.

È appunto a questo elevato senso di giustizia che anima le disposizioni ora ricordate che io faccio appello per raccomandare al Senato l'approvazione dell'ordine del giorno, presentato unitamente al collega Ferrari, che vi è stato letto.

Le istanze racchiuse nell'ordine del giorno toccano una realtà viva e palpitante che non riteniamo richieda alcun commento o illustrazione. Lecce, abbastanza nota nella sua particolare situazione geografica, è quasi tagliata fuori dal movimento turistico, pur presentando riconosciute caratteristiche di incomparabili bellezze naturali; è quasi avulsa dal traffico commerciale nonostante l'importanza dei mercati che ivi si svolgono

settimanalmente o in occasione di fiere; è mortificata nelle sue espressioni di cultura e arte, pur nell'imponenza del suo patrimonio artistico e archeologico.

E tutto questo per l'insufficiente collegamento col capoluogo della regione e conseguentemente col resto del territorio nazionale, che oggi comporta disagi e perdite di tempo, e influisce notevolmente sul rallentamento dello sviluppo industriale di queste estreme zone d'Italia.

Ma di tutto ciò ho parlato in occasione dell'esame del disegno di legge relativo al piano di nuove costruzioni stradali ed autostradali e non indugierò sugli stessi argomenti, rispettoso dei tempi stabiliti.

Signor Ministro, onorevoli colleghi, le istanze della mia terra sono affidate alla vostra sensibilità ed al vostro senso di giustizia. (*Applausi dal centro. Congratulazioni.*)

Presidenza del Vice Presidente SCOCCIMARRO

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

R O D A , *Segretario:*

« Il Senato,

considerato che la Puglia, agli effetti dei trasporti ferroviari, è congiunta alle regioni limitrofe soltanto attraverso linee a semplice binario;

notato che la Bari-Napoli è, nel Mezzogiorno, l'unica dorsale congiungente l'Adriatico al Tirreno;

stimando indispensabile un servizio ferroviario più efficiente sia per il nascente quadrilatero industriale Bari-Brindisi-Taranto-Ferrandina che per la futura, e prevista, industrializzazione della Regione,

impegna il Governo a porre, tra le opere di potenziamento delle ferrovie, il rad-

doppio della linea Cervaro-Caserta e quello della linea Lecce-Bari ».

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

I M P E R I A L E . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, è già stato messo in rilievo nell'altro ramo del Parlamento che, per una chiara scelta in ordine agli investimenti da effettuare nel settore dei trasporti, sarebbe stato opportuno che il disegno di legge in discussione non venisse disgiunto dagli altri provvedimenti riguardanti il problema dei trasporti ferroviari.

Le finalità che intendeva raggiungere quella richiesta erano evidenti: si proponeva, in sostanza, di discutere provvedimenti intimamente collegati che avrebbero dato al Parlamento la possibilità di una visione panoramica del programma di ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria, nel quadro di un'organica politica dei trasporti.

La richiesta — avanzata alla Camera dall'onorevole De Pasquale, e ritenuta giusta anche da altri deputati — dopo un intervento dell'onorevole Mattarella, venne respinta. Ed è così che si è evitato, e si evita, un ampio dibattito sui motivi di fondo di una politica dei trasporti; ed è così che si è potuto discutere, avulso da una chiara visione dei trasporti, il piano autostradale; ed è così che si lasciano correre le ruberie dei concessionari delle linee appaltate; ed è così che si evita di affrontare il problema del coordinamento tra strada e rotaia, permettendo la sovrapposizione di servizi automobilistici privati a quelli ferroviari, al di là di ogni bisogno e indipendentemente da qualunque impiego razionale ed economico delle risorse del Paese; ed è così che si evita di discutere il mancato coordinamento degli investimenti nel settore dei trasporti sulla base di un'organica valutazione delle priorità connesse alle esigenze dello sviluppo economico.

Ma, a parte ogni recriminazione su ciò che poteva essere e non è stato, esaminiamo il disegno di legge che è davanti al Senato.

Dissi lo scorso anno, discutendosi il bilancio dei Trasporti, e trovo opportuno ripetere anche in questa circostanza, che, di fronte alla pervicacia con cui sono state sempre misconosciute le necessità della Azienda, i provvedimenti odierni costituiscono un grande passo innanzi nel campo dei trasporti terrestri. E ci sia consentito di far rilevare che il nostro punto di vista, sostenuto per oltre un decennio, sull'improponibilità del riclassamento delle nostre ferrovie attraverso adeguati stanziamenti, era quanto mai giusto. Non siamo stati mai ascoltati. Non fu ascoltata neanche l'onorevole voce dell'onorevole Vanoni il quale, col suo piano, proponeva un investimento di 700 miliardi a favore delle nostre ferrovie, e le cose sono andate sempre più verso il peggio.

Comunque alcuni provvedimenti a favore delle nostre ferrovie sono venuti, e non possiamo non compiacercene anche se su di essi esprimeremo i nostri dubbi ed affacceremo le nostre riserve.

Innanzitutto chiediamo. Sono quei provvedimenti di per sé sufficienti a risolvere la crisi del sistema dei trasporti pubblici italiani e a risanare l'azienda? Disse lo scorso anno l'onorevole Spataro alla Camera, rispondendo alle critiche che erano state mosse ai provvedimenti annunciati dal Governo per mettere in efficienza il servizio ferroviario: « Io ho voluto sinteticamente illustrarvi quali sono i principali problemi che impegnano oggi l'attenzione del Governo e particolarmente l'azione che il Governo stesso ha intrapreso per portarli a soluzione. Sono sicuro che questi provvedimenti, organicamente studiati, porranno l'Azienda su un piano di alta efficienza tecnica e amministrativa ».

Sinceramente confesso che, riflettendo su quelle parole, ho assai dubitato che l'onorevole Spataro, nell'atto di esprimere tale certezza, avesse letto le conclusioni dei tre esperti. E ritengo di avere il diritto di affacciare tale dubbio perchè il linguaggio chiaro di quei tre studiosi sulle deplorable condizioni delle nostre ferrovie e la proposta da essi avanzata di un investimento di 1.500 miliardi — investimento ritenuto assolutamente indispensabile e contenuto nei limiti del puro necessario — avrebbero dovuto scongiurare quel Ministro ad affacciare previsioni così mirabolanti, nell'atto di illustrare un disegno di legge comportante un investimento ridotto del 50 per cento rispetto a quanto previsto e consigliato. E confesso anche che, se al suo posto, onorevole Mattarella sedesse ancora l'onorevole Spataro, pur conscio di compiere un atto non più originale, per dimostrare l'inadeguatezza degli 800 miliardi a sanare i numerosi mali che affliggono l'azienda e per confutare le illusioni dell'ex Ministro sul futuro delle nostre ferrovie, sarei ricorso all'espedito della lettura di alcune parti salienti della relazione dei tre esperti.

Giustamente molto più cauto ha mostrato di essere lei, onorevole Mattarella, riconoscendo, come ha fatto alla Camera, che il provvedimento non potrà risolvere interamente i complessi problemi delle ferrovie italiane, ma senza dubbio costituirà un notevole e decisivo contributo sulla strada del-

l'ammmodernamento, del potenziamento e del riclassamento.

Certo era opinione, anzi convinzione, degli ambienti tecnici, industriali e amministrativi, ed anche di alcuni ambienti politici, che i propositi sociali del nuovo Governo si sarebbero concretati in un completo risanamento finanziario. Invece, prima le dichiarazioni dell'onorevole Fanfani in sede di discussione del programma del nuovo Governo, poi le sue dichiarazioni alla Camera, hanno tolto a tutti, in questa materia, ogni speranza. È vero: il primitivo disegno di legge è stato migliorato; buone speranze si fanno intravedere per il futuro, ma si lascerà sempre in grembo a Giove l'avvenire delle nostre ferrovie se, fin da oggi, non si affronta radicalmente il problema del loro finanziamento.

Orbene, bisogna convincerci, che se si vuole programmare con efficacia il riassetto della rete ferroviaria nazionale, in modo da ricondurla prima all'altezza delle esigenze attuali e da affrontare, poi, quelle, ben maggiori, del futuro, è necessario che il piano venga concretato secondo le proposte degli uffici tecnici della Direzione generale delle ferrovie, fatte proprie dai tre esperti: gli 800 miliardi previsti dal piano, portati a 1.500, di cui 800 da spendere nel primo quinquennio ed i rimanenti 700 nel secondo. Ogni altro orientamento teso al contenimento della spesa a favore delle nostre ferrovie non porterà ad altro risultato che allo spreco di molti mezzi finanziari, senza ottenere risultati pari allo sforzo imposto alle finanze pubbliche.

Onorevoli colleghi, nessuno potrà mai contestare i grandi vantaggi che si possono trarre nel campo politico e sociale da un servizio ferroviario ben organizzato. E trattasi di vantaggi che per il loro alto valore non possono neanche essere misurati in cifre. Ma se veramente si vuole attenuare il peso che grava sulla pubblica finanza per l'esercizio delle ferrovie, è necessario ed urgente che la strada ferrata si presenti sul mercato come tutte le industrie di produzione: ri-classata, ammodernata e potenziata secondo le necessità del traffico.

Ma il fatto è che si sta operando come se le nostre ferrovie agissero ancora in regime

di monopolio. Alla realtà della concorrenza non si vuole assolutamente porgere orecchio e non ci si vuole ancora arrendere. Ma basta pensare al notevole incremento degli auto-trasporti e delle autolinee per rendersi conto di codesta grande realtà e della necessità di operare in maniera diversa nei confronti delle ferrovie dello Stato.

Rilevo, dal volume « Statistiche Automobilistiche » — edito recentemente a cura dell'Ufficio statistico dell'Automobil club di Italia — che la consistenza del parco degli autoveicoli circolanti in Italia — esclusi i motoveicoli di ogni tipo — alla data del 1° gennaio 1961 risultava di 2.428.798 unità ripartite come segue: 1.994.724 autovetture; 17.306 autobus; 429.460 autocarri adibiti al trasporto merci; 9.655 autocarri per usi speciali; 2.951 motrici; 44.702 rimorchi.

D'altra parte il volume di lavoro svolto in tale settore è rilevato dal fatto che, nello spazio di pochi anni, si è triplicato il numero delle autolinee e quadruplicato il loro complessivo sviluppo chilometrico. Questi dati ci dovrebbero suggerire molte cose in materia di trasporti. E ci dovrebbero soprattutto consigliare di operare in maniera diversa nei confronti delle nostre ferrovie.

Si vuole con ciò sottintendere che occorre scatenare la guerra al mezzo concorrente? Non è questo il nostro pensiero! Si vuole soltanto arrivare alla conclusione che, per impedire dispersioni di forze e di beni, ogni mezzo deve essere indirizzato ad operare nel proprio settore di competenza.

L'onorevole Fanfani, nell'esposizione del suo programma di Governo, tra l'altro, ha dichiarato che lo sviluppo delle ferrovie dovrà essere determinato nel quadro dell'atteso programma nazionale di sviluppo.

Evidentemente l'onorevole Fanfani, ciò affermando, ha dimenticato di considerare che il sempre più veloce progresso tecnico, oggi, imperiosamente impone ad ogni industria di seguire da vicino il processo di aggiornamento e di rinnovamento, senza, a volte, poter attendere il completo ammortamento delle macchine.

Il vortice dell'evoluzione, infatti, non conosce soste; il superamento tecnologico dei mezzi di produzione è sempre più accelerato, e chi si attarda, non adeguando il suo

passo di marcia alle esigenze dei tempi nuovi, è inesorabilmente destinato a soccombere.

Ebbene, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, quale prospettiva di progresso possono avere le nostre ferrovie se esse, per insufficienti stanziamenti, già partono non allineate ai mezzi concorrenti?

E veda, onorevole Ministro, quando ci si voglia rendere conto della esiguità degli stanziamenti messi a disposizione della rete ferroviaria relativamente all'apparato concorrente, basta il semplice confronto con la spesa progettata per il solo piano di sviluppo della rete autostradale lombarda. Per chi non lo sapesse, diremo che per quella rete è stata preventivata una spesa di 400 miliardi, una spesa, cioè, pari al 50 per cento di quella da investire per tutta la rete ferroviaria.

Ma non è chi non veda come, dopo le denunce avanzate dalla stampa e dall'opinione pubblica sulle deficienze che le nostre ferrovie presentano, gli 800 miliardi che il Governo si propone di investire per le nostre strade ferrate siano assolutamente insufficienti.

Del resto, anche i tecnici esperti in materia di trasporti, convenuti a Genova nei giorni 17, 18 e 19 giugno dello scorso anno, al Simposio indetto da quell'istituto colombiano, hanno espresso identico parere. Si auspica, infatti, nella mozione conclusiva di quel Simposio, che il programma triennale governativo di finanziamento per 500 miliardi lire, annunciato e successivamente integrabile con ulteriori finanziamenti di circa 300 miliardi, debba costituire soltanto la prima, seppure notevole, fase di ammodernamento degli impianti e del materiale rotabile delle ferrovie dello Stato.

Con i nostri rilievi sull'insufficienza dell'investimento a favore della strada ferrata, siamo dunque in buona compagnia. Siamo in compagnia dei tecnici dell'Azienda; di quelli convenuti a Genova; dei tre esperti chiamati dalla fiducia del Ministro dei trasporti; della stampa; dell'opinione pubblica.

E non mi soffermerò sui suggerimenti che sono scaturiti dalle riunioni del Consiglio dei ministri europei dei trasporti e dai vari

convegni internazionali delle comunicazioni, convegni ai quali l'Italia ha anche partecipato.

Mi basterà soltanto ricordare che nella conferenza del Consiglio dei ministri europei dei trasporti, tenutasi a Roma il 23 e 24 ottobre 1956 e svoltasi sotto la presidenza dell'onorevole Armando Angelini, era stato persino determinato che per i 17 Paesi facenti parte di quel Consiglio sarebbero occorsi investimenti per 4.040 miliardi di dollari, con la previsione, per il periodo 1957-60, di un aumento del 14 per cento per il traffico ferroviario merci e del 7 per cento per il traffico viaggiatori.

Ebbene bisogna riconoscere che molti Paesi si sono adeguati alle nuove esigenze. Noi, per molti anni, siamo rimasti fermi. Vogliamo augurarci che il Governo, in un prossimo futuro, vorrà accedere alla richiesta dei tecnici dell'Azienda. È uno dei più grandi servizi che si possa rendere ad una infrastruttura indispensabile al progresso economico e sociale della collettività.

In questi ultimi tempi, a proposito dei nuovi investimenti delle ferrovie, da parte di qualche economista, cui ha fatto eco certa stampa indubbiamente non disinteressata, è stato rilevato e messo in evidenza, con tono melodrammatico, che l'Azienda, pur rendendo un incalcolabile servizio alla Nazione, con l'impiego di un patrimonio tanto vistoso non reca allo Stato quei profitti che, invece, altre attività industriali producono.

Il rilievo potrebbe essere giusto se nel nostro, come anche in altri Paesi, le Ferrovie si presentassero sul mercato con la stessa fisionomia dei monopoli. Il che non, è assolutamente vero! Non lo è, nè lo potrà essere, in quanto le ferrovie assolvono soprattutto una funzione sociale. E quando si perde di vista questo che è, e deve rimanere, uno dei capisaldi della politica economica nazionale, ci si smarrisce nei meandri di un'economia finanziaria fantasiosa e metafisica. Nel caso delle ferrovie, quindi, stabilire un rapporto tra capitale impiegato e profitti industriali, è quanto mai fallace.

Noi riteniamo vi sia piuttosto da chiedersi: quale programma ha innanzi a sé il Governo per l'impiego degli 800 miliardi pre-

visti dall'articolo 1? Dallo stesso disegno di legge, all'articolo 4, rileviamo che 320 miliardi saranno destinati al rinnovamento, riclassamento, potenziamento e ammodernamento del materiale rotabile; 100 miliardi al rinnovamento, riclassamento, potenziamento e ammodernamento degli impianti di armamento; 40 miliardi alla costruzione di alloggi patrimoniali ed economici per i ferrovieri e di alloggi raggruppati per il personale di linea; ed infine 5 miliardi al graduale aumento di capitale delle società di cui la Azienda ferroviaria detiene una partecipazione azionaria. Le restanti disponibilità verrebbero ripartite tra le altre opere necessarie per aumentare la sicurezza dell'esercizio, per migliorare i trasporti operai di massa, per completare l'elettrificazione delle linee, eccetera.

Non dubito che le scelte saranno fatte con criteri di opportuna priorità tecnica e sulla base di una valutazione economica, tanto più se si pensa che esiste già un piano tecnico-finanziario compilato dai tecnici della Azienda, e quel piano — che a noi, come al solito, non è stato dato di vedere, malgrado la richiesta — potrà essere di guida. Comunque, senza avere la pretesa di essere completi, precisiamo alcune priorità che riteniamo assolutamente inderogabili: completamento del raddoppio della linea adriatica che congiunge Puglia, Lucania e Abruzzi all'Italia Settentrionale; raddoppio della linea Bari-Lecce; completamento del raddoppio della linea Battipaglia-Reggio Calabria; potenziamento della linea jonica e del servizio di traghetto con la Sicilia e la Sardegna; raddoppio della Cervaro-Caserta. Quest'ultimo raddoppio merita una menzione particolare.

Ravvisiamo necessaria tale menzione a causa di un'equivoca dichiarazione resa dal Sottosegretario Angrisani, in sede di discussione di un'interrogazione sull'argomento. L'onorevole Angrisani, infatti, rispondendo ad un'interrogazione del collega Crollalanza con la quale si chiedeva di conoscere se nel programma di ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria dello Stato fossero stati compresi il raddoppio...

A N G R I S A N I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. La domanda non era questa.

I M P E R I A L E . Era questa; l'ho trascritta dall'interrogazione di Crollalanza.

C R O L L A L A N Z A . È esatto.

I M P E R I A L E . Il raddoppio del binario ed alcune necessarie rettifiche di tracciato del tronco Caserta-Foggia...

A N G R I S A N I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Non nel quadro di questa legge. (*Interruzione del senatore Crollalanza*).

I M P E R I A L E . Ed allora, forse, nel quadro della fantasia del senatore Crollalanza? Ma l'importante è quanto disse lei, onorevole Angrisani, perchè se oggi ci dichiarerò il contrario, noi ne saremo soddisfatti. Ella rispose con queste parole: « L'attuale traffico impegna solo in parte la potenzialità della linea Caserta-Benevento-Foggia e sono in corso i lavori per dotare le stazioni della linea di apparati centrali elettrici per la manovra di scambi e segnali del blocco elettrico semiautomatico. Ciò premesso, poichè a lavori ultimati la potenzialità della linea risulterà notevolmente aumentata, tanto che le future eventuali maggiori esigenze del traffico potranno essere soddisfatte, e da escludere per ora (e quando lo vorrà fare?) la necessità della costruzione del secondo binario sulla linea stessa ».

Onorevole Ministro, come può una tale dichiarazione non destare in noi meridionali, soprattutto in noi pugliesi, le maggiori preoccupazioni? A parte che per la Cervaro-Caserta i problemi sono due: rettifica del tracciato e doppio binario, mentre l'onorevole Angrisani quei due problemi li ha ridotti ad uno solo, c'è da chiedersi: è proprio convinto l'onorevole Angrisani che con qualche posto di blocco la potenzialità della linea Cervaro-Caserta potrà raggiungere un'efficienza tale da poter rispondere alle esigenze del traffico da e per Roma e Napoli dei pugliesi? Vana e soprattutto dannosa speranza se questo è il pensiero del Governo in materia!

Onorevole Ministro, noi pugliesi, per poter accedere alle città a sud della nostra regione, non abbiamo che linee a semplice binario o a scartamento ridotto. Per poter accedere al nord — e la via più breve è quella dell'Adriatico — dobbiamo transitare su 299 chilometri di linea a semplice binario, di cui 149 da Lecce a Bari e 150 da San Severo a Pescara. Per poter accedere alla Campania e al Lazio, ossia a Napoli e Roma, oltre i 149 chilometri a semplice binario da Lecce a Bari, dobbiamo transitare su altri 155 chilometri a semplice binario da Cervaro a Caserta. A ciò si aggiunga che la Lecce-Bari non è neanche elettrificata. E, come si può notare, ho parlato solo delle linee principali della Puglia.

Orbene, onorevole Ministro, se è vero, come è vero, che tra le infrastrutture la più importante per lo sviluppo economico di una zona rimane sempre quella della ferrovia, non riteniamo che le strade ferrate della Puglia e quelle di accesso verso il Nord e il Sud siano le più invitanti per gli operatori economici e non riteniamo che esse potranno permettere di mantener fede alle dichiarazioni programmatiche dell'onorevole Fanfani il quale, tra gli obiettivi del Governo, ha posto soprattutto l'eliminazione degli squilibri regionali esistenti in Italia.

D'altra parte, per i suoi futuri sviluppi, come si può dimenticare il quadrilatero industriale il cui perimetro è delimitato dai centri di Bari, Brindisi, Taranto e Ferrandina? Ed è per queste ragioni, onorevole Ministro, che noi invitiamo il Governo ad un ripensamento del problema riguardante il raddoppio della Lecce-Bari e della Cervaro-Caserta. A tale proposito abbiamo presentato un ordine del giorno con la speranza del suo pieno accoglimento, per le ragioni che siamo andati esponendo.

Un altro problema, sul quale riteniamo opportuno richiamare l'attenzione del Governo, è quello dei cosiddetti rami secchi. Che esista una questione di ridimensionamento di alcune linee a scarso traffico, è indubitato; ma che entri nel disegno del Governo l'eliminazione di 8.000-10.000 chilometri di ferrovia — come previsto da un certo piano I.R.I. di cui si fece portavoce

l'ingegnere Fedele Cova, attraverso la stampa e conferenze non mai smentite — è problema che deve essere esaminato con molta oculatezza e con molto senso di responsabilità, perchè esso investe l'economia del Paese e l'avvenire di tante popolazioni. Dopo tanto parlare di creazione di infrastrutture, sembra strano che se ne voglia eliminare una tanto importante e già esistente.

Un esame particolare, al riguardo, merita il nostro Mezzogiorno. Sappiamo che esso è povero di industrie e che si sta facendo appello alla solidarietà nazionale per dare un impulso di vita nuova a quelle popolazioni. Perciò nel nostro Mezzogiorno i servizi ferroviari devono essere potenziati, e non peggiorati con soppressioni di linee. E laddove necessità assolute impongano la soppressione di una linea, i compiti di gestione dei servizi sostitutivi devono essere affidati all'Azienda di Stato. Non si può e non si deve permettere che un servizio tanto importante, il quale può anche condizionare l'economia di un Paese, sia nelle mani di privati speculatori.

Cogliamo questa occasione per rammentare la deplorabile sovrapposizione dei servizi automobilistici privati a quelli ferroviari, al di là di ogni bisogno ed indipendentemente da qualunque impiego razionale ed economico delle risorse del Paese. E non si tratta soltanto di servizi su piccoli percorsi, si tratta anche di autoservizi su lunghissimi percorsi e paralleli alla strada ferrata. Si aggiunga che anche le tariffe praticate sono più basse di quelle dell'Azienda. Io ho fatto anche delle denunce precise al riguardo; mi si disse che si sarebbe provveduto, ma non è stato mai fatto nulla.

Caos, dunque, tariffario e tecnico in questo campo, purtroppo autorizzato dalla Motorizzazione civile. Ecco perchè non da oggi chiediamo la priorità dell'Azienda di Stato sulle iniziative private in materia di trasporti pubblici e di massa, sia per viaggiatori che per merci.

Questo problema ci conduce all'altro riguardante le linee in concessione. Onorevole Ministro, come si intende provvedere in questo campo? L'articolo 4 del disegno di legge in discussione fissa la destinazione

degli 800 miliardi nella prima fase di applicazione del piano. Non troviamo alcun accenno per quanto riguarda il futuro destino delle linee in concessione. Si parla, in quell'articolo, a proposito delle rimanenti disponibilità, di opere necessarie per aumentare la sicurezza dell'esercizio, per migliorare i trasporti operai di massa, per accrescere la potenzialità delle linee e degli scali, eccetera. Provvedimenti, codesti, che noi senz'altro sottoscriviamo. Ma nulla si dice, nè alcun riferimento troviamo, per quanto riguarda il grave problema delle linee in concessione.

Quali sono, dunque, le direttive del Governo in questo delicato settore? Noi, in materia, vogliamo essere chiari, chiarissimi, perchè certe ruberie cessino nel nostro Paese.

Non è nostro intendimento condurre il Parlamento attraverso il labirinto delle convenzioni stipulate, revocate e successivamente riconfermate con le differenti società. Ma è sempre il capitale bancario, sono sempre gli usurai, gli speculatori senza scrupoli che troviamo alla conquista delle nostre ferrovie. Dopo essersi convinti della convenienza degli affari ferroviari, ecco blasonati e banchieri, per mezzo della corruzione e del loro potere politico, indirizzare lo Stato ad acquistare tutte le ferrovie costruite con capitali stranieri per poi farsele consegnare col corrispettivo di una manciata di denari. Così, tra i marosi della politica della destra e della sinistra, le tappe della conquista furono: nel 1878, l'assunzione da parte dello Stato della gestione dell'« Alta Italia » con la relativa eliminazione dei banchieri stranieri azionisti di quella società; nel 1879, l'acquisto delle « Romane » ed il varo in Parlamento della legge n. 5002 del 29 luglio che prevedeva una spesa di 1260 milioni di lire — enorme per quei tempi — per la costruzione di oltre 6 mila chilometri di nuove linee; nel 1885 le famose « Convenzioni », mediante le quali il patrimonio ferroviario statale cadeva nelle mani del capitale finanziario italiano.

I consuntivi di spesa della legge n. 5002 svelarono cifre veramente impressionanti, tanto da far dire al Cavallotti: « Statistica

rivoltante, spiegatrice delle rapide gigantesche fortune di parassiti sbucati dalle tenebre e dal nulla, che diventano poi cavalieri e commendatori e sindaci e grandi elettori e deputati, e soprattutto e sempre, uomini d'ordine al servizio della Patria e di chi, per il momento, la rappresenta ».

Siamo, come si vede, ad una Fiumicino di ottanta anni fa! Ma il massimo cedimento dello Stato al capitale finanziario furono le « Convenzioni » del 1885.

Ceduto l'esercizio di tre grandi reti; la Adriatica, della lunghezza di chilometri 4131; la Mediterranea, di chilometri 4046 e la Sicilia, di chilometri 597, lo Stato vendette anche il suo materiale rotabile a condizioni veramente inaudite ed incredibili.

Il prezzo di vendita fu fissato in 600 milioni di lire, ma lo Stato si obbligò a pagare in perpetuità gli interessi di questa forte somma alle società al saggio del 5 per cento.

Si assistette così ad un fatto veramente assurdo e mostruoso — come rilevò un nostro economista — di un venditore che paga in perpetuo al suo compratore l'interesse legale del prezzo, precisamente come se avesse ricevuto un prestito anzichè stipulato una compra-vendita. Ed è da tenere presente che, secondo una dichiarazione del ministro Luzzatti resa durante l'esposizione finanziaria del 1° dicembre 1891 al Parlamento, lo Stato aveva fino ad allora speso per le costruzioni ferroviarie quattro miliardi.

Storia di ieri, codesta; è vero, ma storia di utili insegnamenti per più sani indirizzi di politica generale e per l'avvenire delle nostre ferrovie. Ma purtroppo, la tragicommedia ferroviaria non è ancora finita nel nostro Paese.

Onorevole Ministro, 7000 chilometri di strade ferrate sono ancora nelle mani di privati speculatori. Gli speculatori di ieri si chiamavano conte Bastogi, principe Marco Antonio Borghese, Banca Generale, Banca di Torino, Banca Napoletana, Banca Subalpina; quelli di oggi si chiamano principe Pacelli, marchese Bombrini, Edison, eccetera. E la cuccagna continua!

Ebbene, onorevole Ministro, noi desideriamo conoscere, e con noi è l'opinione pubblica a desiderare di essere illuminata, le

sceite, che, in questo settore, intende fare il Governo.

Per le Calabro-Lucane vi è tutto un movimento di popolo in atto. Sono i Comuni, le Province, gli uomini politici di ogni tendenza a chiedere la nazionalizzazione di quella ferrovia. Che farà il Governo?

Molto abbiamo parlato di riclassamento e potenziamento delle ferrovie. Ci pare sia giusto anche parlare di riclassamento e potenziamento della mercede ai ferrovieri e delle pensioni agli ex agenti. Perchè, veda, onorevole Ministro, provvedere al riassetto di quella Azienda e trascurare l'elemento umano, cioè l'elemento più importante di quella complessa organizzazione, non ci sembra nè giusto, nè logico. Non si può non riconoscere che il divario tuttora esistente tra il salario dei ferrovieri ed il fabbisogno fondamentale di una famiglia tipo, è evidente. E bisogna, quindi, provvedere.

D'altra parte, per la stessa sicurezza dell'esercizio, non si deve permettere che il ferroviere affronti il suo servizio assillato da mille preoccupazioni di carattere finanziario. Sappiamo che le organizzazioni sindacali hanno presentato le loro rivendicazioni. Vogliamo augurarci che, nel massimo spirito di concordia, si raggiunga quel punto di incontro che soddisfi le esigenze della Azienda e quelle dei ferrovieri. Con questo augurio, invitiamo il Governo ad esaminare le richieste dei ferrovieri con il massimo spirito di comprensione.

Onorevole Ministro, onorevoli colleghi, concludendo, diremo che il disegno di legge che ci è stato presentato per l'approvazione è ancora lontano, con gli stanziamenti che prevede, dal colmare le necessità dell'Azienda e non esprime una politica nuova nel campo dei trasporti di superficie. Sarebbe stato pertanto opportuno che il Governo avesse presentato un provvedimento più organico e più completo, investendo i diversi problemi che riguardano i trasporti terrestri, sì da risolvere *in toto* il problema del riordinamento delle nostre ferrovie. Pur tuttavia bisogna riconoscere che, con il disegno di legge in esame, un passo avanti si compie in un settore tanto importante per lo sviluppo economico e sociale del nostro Paese.

Nel disporci ad esaminarlo nella sua articolazione, ci sia consentito rammentare il nostro contributo, più che decennale, di suggerimenti, di critiche e di consigli, perchè alle conclusioni odierne si potesse giungere (*Applausi dall'estrema sinistra*).

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

B A T T A G L I A. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, sarò brevissimo, soprattutto perchè dopo di me prenderà la parola il collega Dardanelli che, più compiutamente e meglio di me, potrà chiarire qual'è il pensiero della nostra parte in relazione a questo disegno di legge, nei riguardi del quale noi liberali siamo favorevoli, concretandosi esso nel potenziamento della rete ferroviaria nazionale la quale, come è noto, postula con assoluta urgenza, vorrei dire con incontrovertibile urgenza, il bisogno di massicci interventi da parte dello Stato. Occorre però che sia ben chiaro come l'accettazione del criterio programmatore nell'opera di rinnovamento e di riclassamento delle nostre ferrovie trovi la sua ragion d'essere nella necessità di dare a questa opera una profonda razionalizzazione preventiva dei fini e delle risorse. I liberali, cioè, non sono affatto alieni, tutt'altro, dal prevedere in quale direzione, secondo quali criteri, l'ammodernamento e i vari adeguamenti dovranno essere indirizzati. Non accettano invece assolutamente l'indirizzo inteso a stabilire, in via di principio, l'indiscriminato trapasso all'Azienda statale di tutti i servizi ferroviari sino ad oggi gestiti dall'iniziativa privata, così come è stato proposto da taluni settori politici italiani. E non lo accettano per un duplice ordine di considerazioni.

Anzitutto, perchè non si ritiene da parte nostra che il bilancio dello Stato, che è oggi chiamato a sopportare l'onere di provvedere al pareggio delle industrie concessionarie deficitarie nel settore, debba essere sottoposto all'onere ben più grave di assumere in proprio la gestione di tali linee.

In secondo luogo perchè, proprio in omaggio al criterio basilare di ogni programmazione economica, noi non possiamo condividere l'idea di porre preventivamente una

preclusione di carattere politico — quale è quella che si vorrebbe predeterminare mediante la soppressione di tutte indiscriminatamente le ferrovie concessionarie — sulla ricerca delle soluzioni tecniche più adeguate.

Giova qui, infatti, soggiungere che quello ferroviario è un problema fondamentalmente tecnico, anche se non mancano le componenti di carattere economico generale e, quindi, anche politico.

Ma sarebbe estremamente pregiudizievole, proprio riguardo ai fini che ci ripromettiamo di conseguire, che si volesse dare alla programmazione — cui non siamo contrari, qualora sia intesa in senso coordinatore e stimolatore della conduzione ferroviaria — un contenuto politico ad oltranza che, appunto perchè tale, minaccerebbe di svisarne la natura e la funzione.

Ricordiamo che il problema centrale delle ferrovie italiane è quello di porre un rimedio definitivo e radicale a quei vizi di origine che ad esse sono ricollegati e che nacquero con le ferrovie stesse. Vizi tecnici di traccia to, vizi di inesatta valutazione delle esigenze settoriali, errori di notevole incidenza relativi ai materiali, ed infine inesatta distribuzione degli stanziamenti nel corso della tormentata vita dell'azienda di Stato.

Sono queste le incognite dell'equazione.

Occorre eliminare tutto quanto di vecchio ancora sussiste nell'attrezzatura ferroviaria italiana, permettendo anzitutto alle ferrovie medesime di adeguarsi tecnicamente a quelle straniere più moderne. Il ritardo tecnico, che noi dobbiamo — purtroppo — lamentare, occorre sia colmato al più presto.

Ed occorre altresì dare un vigoroso incremento alla sicurezza ferroviaria, problema questo anch'esso squisitamente tecnico, e non meno urgente. Certo non sarà nè facile nè agevole cominciare seriamente ad eliminare quei funesti passaggi a livello (oltre 14.000) che non soltanto intralciano penosamente il traffico stradale, ma che sono stati una delle cause determinanti di tutti i più gravi sinistri ferroviari dell'ultimo decennio.

Occorre ancora operare in profondità, all'interno della struttura dell'azienda di Stato, perchè sia migliorato adeguatamente il livello tecnico del personale, riportandolo

ad un grado di efficienza capace di rinverdire gli allori passati, e soprattutto di fronteggiare le sempre crescenti esigenze connesse alla continua espansione del traffico.

Ecco un primo gruppo di esigenze, che vanno affrontate decisamente, e la cui complessità fa apparire, se non inadeguati in senso assoluto, di certo non sufficienti i fondi stanziati nel disegno di legge in esame.

Ed è proprio la grande complessità del problema globale che ci fa vedere — è bene ribadirlo — favorevolmente, nei limiti del caso in questione, l'idea di una programmazione.

Un argomento di carattere più squisitamente economico — in quanto infrastrutturale — è indubbiamente quello relativo ai tratti più spiccatamente deficitari, quelli che ormai molti colleghi hanno preso l'abitudine di definire « rami secchi » dell'albero ferroviario italiano.

Malauguratamente — ed a questo punto bene si attaglia quanto dicevamo a proposito dei vizi di origine — la parte maggiore di questi « rami secchi » si stende sul Mezzogiorno d'Italia.

È quindi da escludere che i « rami secchi » vengano puramente e semplicemente recisi, procedendo ad un lavoro di potatura dell'albero, a meno che non si voglia rendere ancora più grave la situazione già grave delle infrastrutture meridionali, e quindi ancora più spinoso e difficile il problema del risollevarlo del Mezzogiorno.

È chiaro che i necessari provvedimenti di ridimensionamento dovranno in questo campo specifico coordinarsi con le opportune misure compensative, tali da assicurare che l'economia meridionale non abbia a soffrirne.

Ma a questo punto l'orizzonte si allarga ed include nel suo ambito non solo la politica ferroviaria ma l'intera politica dei trasporti in Italia.

Niente di più giusto, a nostro parere, anche se l'argomento, in certo senso, trascende la materia specifica della quale ci stiamo occupando. Ma proprio in questo campo occorre che si ponga mente alla necessaria opera di stimolo nei confronti dell'iniziativa privata, perchè concorra anch'essa, op-

portunamente incoraggiata e sorretta dalla azione « moderatrice » di un programma, al miglioramento generale dei trasporti e delle comunicazioni in Italia.

È quindi assolutamente da respingere (noi lo crediamo fermamente) qualsiasi idea preconcepita di nazionalizzazione dei trasporti su strada, così come da taluni si vuole suggerire, prendendone lo spunto da questo dibattito sul miglioramento della rete ferroviaria nazionale.

Non ci stancheremo di ripetere, noi liberali, che non cesseremo mai di opporci con tutti i mezzi ad una politica di « indiscriminata pianificazione » che riteniamo assolutamente inadatta ad affrontare i grandi problemi economici e sociali della Nazione. E, con riferimento ai trasporti in genere e alle ferrovie in particolare, dobbiamo anche sottolineare che una politica di nazionalizzazione ad oltranza si rivelerebbe addirittura preclusiva di ogni benefico effetto che si tentasse di conseguire.

Non sarà di certo accollandosi settori passivi dei trasporti su rotaie, nè facendo la guerra ai trasporti privati su strada che il potere pubblico riuscirà a migliorare la condizione dell'Azienda statale delle ferrovie. Vi riuscirà soltanto preoccupandosi di migliorarne seriamente lo stato di efficienza, e chiamando il settore privato a cooperare in questa direzione, nell'ambito di un programma generale di miglioramento e di risollevarlo.

Fuori da queste linee generali, onorevoli colleghi, non c'è altro che demagogia, e solo demagogia.

E riteniamo che il Paese ne abbia già avuta abbastanza per doverne subire, anche nel settore delle ferrovie, una dose addizionale.

Da qui il nostro voto favorevole al varo del disegno di legge in discussione, voto favorevole che vuole suonare monito nel senso che le cose si facciano come ho dianzi precisato.

E personalmente per me — siciliano dell'occidente della Sicilia come lei, del resto, onorevole Ministro — vuole suonare anche come una preghiera: la preghiera che venga, finalmente, risolto dopo tanti e tanti anni

il problema del completamento del raddoppio del binario sul tratto di linea Fiumetorto-Palermo.

È questa, onorevoli colleghi, un'esigenza tanto evidente quanto obiettiva. Infatti da Messina e da Catania, e cioè dall'oriente dell'Isola, si partono due diverse linee ferroviarie che si congiungono a Fiumetorto, e cioè a circa 50 chilometri da Palermo, per procedere su un unico binario sul tratto Fiumetorto-Palermo; cosa questa che importa, come ovvia conseguenza, che su un unico binario vadano a confluire tutti i treni provenienti da Messina e da Catania, ai quali ultimi vanno sommati gli altri delle provincie di Agrigento, Enna e Caltanissetta, che per un buon tratto finiscono col gravitare sulla linea Catania-Fiumetorto. Di qui la necessità di raddoppiare il binario sul tratto Fiumetorto-Palermo: problema, questo, visto, studiato ed avviato a soluzione circa dieci anni addietro, ma non definito, se è vero come è vero che il raddoppio è stato operato, si badi, solo in una parte di tale tratto di linea e più precisamente dalla stazione di Termini Imerese ad Altavilla, mentre rimane tuttavia un unico binario sulla Fiumetorto-Termini e sulla Altavilla-Palermo. Ci troviamo, quindi, di fronte ad un'opera incompiuta. E dissi l'anno scorso che se si trattasse della « Incompiuta » di Schubert non avrei certo il cattivo gusto di postularne il completamento, guastandone la profonda armonia che vi si sostanzia. Ma si tratta, invece, di un'opera tecnica la quale in tanto può raggiungere gli effetti voluti in quanto venga definita in tutta la sua portata. Oggi ci troviamo, a tanti anni di distanza, ancora di fronte ad un assurdo tecnico. Non si può infatti agevolare il traffico sui tratti di linee Fiumetorto-Termini Imerese e Altavilla-Palermo facendo subire al traffico stesso una strozzatura da Fiumetorto sino a Termini, e poi un'altra ancora da Altavilla fino a Palermo.

Di qui l'ennesima reiterazione della mia istanza relativa al completamento di un'opera stranamente rimasta incompleta, istanza che postula da lei, onorevole Ministro, una eco di certezza che la stessa possa essere al più presto definita. (*Applausi dal centro*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Barbaro, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche i due ordini del giorno da lui presentati.

Si dia lettura degli ordini del giorno.

RODA, Segretario:

« Il Senato,

considerata l'importanza sempre crescente delle due grandi linee ferroviarie: la Jonico-Adriatica e la Tirrenica, che collegano il Continente italiano ed europeo con la Sicilia, e quindi col centro del Mediterraneo e anche con l'Africa attraverso la Tunisia;

considerato il ritmo piuttosto notevole con cui in alcuni tratti procedono i lavori di raddoppiamento della linea tirrenica;

ricordato l'iniziale potenziamento della Jonico-Adriatica;

considerata la possibilità che tali importantissime linee longitudinali vengano raccordate con servizi di navi-traghetto, oltre che con la Grecia, come già da tempo si verifica, e con la Sardegna, anche con la Penisola Balcanica e soprattutto con il grande Continente africano, attraverso la Sicilia,

impegna ancora una volta il Governo, in occasione dell'approvazione del disegno di legge sul potenziamento delle Ferrovie dello Stato, a realizzare l'elettrificazione e il raddoppiamento della Jonica medesima, la quale, insieme con l'Adriatica, costituisce la grande direttissima longitudinale italiana, capace davvero, in parallelo con la Tirrenica, di collegare strettamente ed intimamente il nord dell'Italia e dell'Europa al cuore del Mediterraneo ed altresì al grande Continente africano »;

« Il Senato,

considerata l'importanza del tratto ferroviario Reggio-Villa San Giovanni, il quale costituisce, insieme con Messina, un unico, inscindibile, grande parco triangolare ferroviario e marittimo di smistamento di tutto l'imponente e sempre crescente traffico tra la Jonico-Adriatica e la Tirrenica e tra la orientale e la settentrionale sicula;

impegna ancora una volta il Governo, oltre che a disporre la sollecita costruzione d'un pontile per le automobili accanto alla invasatura dei traghetti di Reggio, che è il punto terminale sul Continente della grande autostrada del sud, ad iniziare e a completare subito i lavori di raddoppiamento del brevissimo tratto Reggio-Villa S. Giovanni, di cui solamente nove chilometri, e tutti allo scoperto, debbono ancora essere raddoppiati, e su cui vi è un preciso impegno, di fronte al Senato, del Governo, che, mediante i ribassi di asta, avrebbe dovuto da tempo effettuare questo tratto, il quale, mentre è di onere assolutamente modesto, è di prevalente, crescente e addirittura vitale importanza per le grandi correnti del traffico ferroviario nazionale ».

PRESIDENTE. Il senatore Barbaro ha facoltà di parlare.

BARBARO. Onorevole signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, in verità trattare un problema così ponderoso dal lato finanziario in un modo così rapido e durante la settimana di Passione mi pare un po' disagiata, e mi pare non ci si possa allontanare... dalla passione della settimana anche nell'esposizione. Certo è un destino che il Senato debba sempre — forse per la giovinezza che caratterizza i senatori, e ciò senza maliziosi... riferimenti politici — essere più celere di quanto non sia la Camera. È una cosa che può confortarci, ma che un poco ci affatica. Ho sotto mano i resoconti della Camera, che rispecchiano il lavoro di una quantità di sedute, che noi non ci sognamo neppure di affrontare per questo disegno di legge!...

Ad ogni modo, non vi può essere dubbio sulla necessità, sull'urgenza ed anche sulla importanza — riconosciuta poco fa molto autorevolmente dall'illustre collega onorevole Crollalanza nel suo intervento, come sempre eloquente — del disegno di legge in esame, riguardante il potenziamento delle Ferrovie dello Stato e soltanto di esse. In verità è, a parere mio, superfluo accennare nell'oggetto al rinnovamento, al riclassamento, all'ammodernamento. Per me il tutto si sin-

tetizza nel potenziamento e si attua col potenziamento!...

« *Ubi ordo deficit, nulla virtus* ». Dicevano cioè i romani (traduco, perchè qualche giorno fa mi è stata chiesta la traduzione da un collega della sinistra) che, se non vi è ordine non vi è e non vi può essere bene in nessuna cosa, e tanto meno in un'organizzazione così complessa e così importante come l'Amministrazione ferroviaria italiana, che rappresenta quasi certamente una delle più grandi industrie del mondo e dell'Europa e certamente la più grande industria italiana. Bisogna rimodernare, bisogna potenziare, perchè altrimenti si va incontro ad inconvenienti, ad incidenti e pericoli, che forse potrebbero essere superiori di molto a quelli aerei, come diceva il collega Crollalanza; mentre per contro in uno studio di carattere statistico che si sta facendo per mio incarico, si dimostra che in questo settore è in atto una riduzione sempre maggiore delle probabilità del rischio, non di certo superiori a quelle del traffico stradale, che costituisce proprio, purtroppo, una specie di guerra sanguinosa, e senza tregua, a cui l'umanità è continuamente sottoposta!

Il piano deve essere organico, lungimirante, deve essere perequatore e assolutamente non a carattere particolaristico ed elettorale. I maggiori errori, in Italia come altrove, sono dovuti al fatto che le ferrovie furono costruite molto spesso in funzione elettorale! Si immiserisce, in tal modo e in tale ipotesi, tutto, si compromette tutto e si disperdono, purtroppo e invano, centinaia di miliardi.

Questo piano è stato studiato da esimi esperti, ai quali noi non possiamo non manifestare la nostra ammirazione: l'ingegner Longo, il professor Solimeni, il professor Onida. Interessante è però che anche il Parlamento lo esamini. Invece sta avvenendo per le ferrovie quello che è avvenuto per la legge sulla Calabria. Noi non abbiamo mai potuto ammirare o criticare il piano per la Calabria. Questo non mi sembra nè troppo ossequiente verso il Parlamento, nè troppo democratico. Allora io, onorevole Ministro, la pregherei vivamente, facendone formale proposta, di volerci far conoscere il piano di

questo grande complesso di lavori, di farcelo conoscere preventivamente, perchè altrimenti, e cioè quando esso è completato, è perfettamente inutile sottoporlo all'esame del Parlamento.

V A C C A R O . Non è stato fatto ancora.

B A R B A R O . È stato studiato nelle linee di massima e noi gradiremmo conoscerlo, e nelle linee di massima, e nei particolari. Pertanto la formale preghiera, che io faccio davanti all'altissima Assemblea del Senato italiano, è che l'onorevole Ministro porti alla nostra conoscenza quegli importanti e fondamentali studi.

Osserva nel suo magnifico discorso il collega onorevole Crollalanza che, per quanto riguarda l'attribuzione al Mezzogiorno di quei 320 miliardi, all'articolo 9 non è specificato, quanto andrà alle opere e quanto ad altre spese, che potrebbero non aver nulla a che fare con il Mezzogiorno. Occorrerebbe quindi stabilire la percentuale che va alle opere, ed eventualmente aumentarla.

L'ampia relazione del valoroso collega onorevole Corbellini, che è uno dei più illustri tecnici ferroviari che vi siano, tanto in Italia, quanto nel mondo, reca un interessante studio differenziale tra i vari mezzi di trasporto. È veramente interessante vedere e constatare come le ferrovie, con un chilometraggio che è la decima parte del chilometraggio stradale, abbiano effettuato trasporti pari quasi al doppio di quelli effettuati dagli automezzi: 112 miliardi di tonnellate-chilometro contro 60 miliardi. Interessantissimo studio, che non fa che confermare ciò che ho sempre sostenuto: che i mezzi di trasporto non si elidono, ma si sommano, quando sono organizzati in maniera tale che ognuno risponda alla sua finalità; tanto è vero che scherzosamente ho detto più volte che accanto al biblico cammello cammina l'asinello filosofico, corrono velocissimi i treni, le navi e gli automezzi, e volano sfrecciando l'aeroplano, il reattore e financo il missile!...

L'economia moderna è, a mio avviso, modellata in funzione della rivoluzione dei trasporti, la quale è la più feconda che sia sta-

ta fatta dall'umanità e della quale non è possibile prevedere gli sviluppi perchè sono illimitati e addirittura infiniti! Fermate, infatti, tutti i trasporti e vedrete che si arresta addirittura la vita e si ritorna nella « morta gora » dell'economia più chiusa, il che è veramente oggi quasi inconcepibile.

Quali sono i trasporti più importanti nel mondo moderno? La domanda è molto interessante per le conseguenze che se ne traggono. Tutti sono importanti, come ripeto, a seconda e in funzione dei bisogni che debbono assolvere: dal mare alla strada, dalla ferrovia all'aviazione, al dominio dei cieli, per dirla con Gabriele D'Annunzio!

Quali le vie più feconde di traffici, e quindi di bene per tutte le collettività umane? Le vie che corrono da Nord a Sud o viceversa, e quindi lungo i meridiani, e non quelle che vanno da Est ad Ovest o viceversa, e corrono lungo i paralleli. È inutile che ripeta la ragione di questo fondamentale assioma di geografia economica, che è assolutamente inconfutabile; è evidente infatti che le differenze di clima determinano differenze di produzione agricola, e quindi differenze anche di carattere industriale, e quindi la necessità di scambi. Nessuno si sogna di scambiare lungo i paralleli, ma tutti hanno necessità di scambiare lungo i meridiani.

Per l'Italia, che è un ponte, o meglio un pontile, o ancor meglio un molo audacemente lanciato (molo audace di storica e grande memoria) dal Nord d'Italia e d'Europa verso il cuore del Mediterraneo, centro della civiltà umana in ogni tempo, queste sono le vie di comunicazione più importanti: quelle che vanno da Nord a Sud o viceversa, e non le altre.

Accanto a queste, benchè dopo di queste, vi è la transpadana, che ha grande valore per la zona altamente importante che percorre. Ma questa via di comunicazione, per fortuna, è ormai molto progredita, è prossima al più grande e moderno perfezionamento tecnico.

Tre, quindi, sono le grandi linee ferroviarie italiane, come sono tre le grandi autostrade: le due che vanno dal Nord al Sud, la Jonico-Adriatica e la Tirrenica, e la trasversale, che va dall'Occidente all'Oriente lungo la Valle Padana.

Rimane dunque da considerare, studiare e risolvere l'ultimo grande problema ferroviario italiano: quello delle due direttissime longitudinali e quello delle autostrade dell'Occidente e dell'Oriente; il resto è secondario, il resto è molto meno importante. Ed allora la logica è una: o è matematica o non è logica!

Oltre a questo, non si può non ricordare ancora una volta ciò che dicono anche gli organismi internazionali, come l'O.N.U. e il M.E.C., che considerano le autostrade Nord-Sud, e quindi implicitamente anche le ferrovie relative, le più importanti autostrade e le più importanti ferrovie, non soltanto italiane, ma anche europee.

È inutile ricordare i vantaggi relativi al chilometraggio virtuale, che certamente la Jonico-Adriatica ha ben più favorevole di quello della Tirrenica; ma tutte e due debbono servire in perfetta parità, sia sotto lo aspetto del potenziamento, sia sotto l'aspetto del loro esercizio. E c'è una differenza profonda fra di esse, perchè, siccome l'Appennino gravita tutto sull'Occidente e non sull'Oriente della Penisola italiana, evidentemente tutte le strade, autostrade, ferrovie, che percorrono la zona tirrenica, non fanno che strenuamente, permanentemente combattere contro le asperità e le difficoltà delle pendici dell'Appennino per raggiungere poi sempre il mare, mentre la Jonico-Adriatica è quasi tutta pianeggiante, salvo qualche piccola differenza altimetrica, che non vale la pena ora di considerare e che si può e si deve eliminare. Questa strada in sostanza prende in giro, come mi piace ripetere, l'Appennino senza mai attraversarlo, ed ha un chilometraggio virtuale molto più favorevole.

Ed allora, mettiamo in efficienza tutte e due le strade, come dico nel mio ordine del giorno, considerando che il costo di costruzione dell'una è infinitamente maggiore del costo dell'altra. E lo stesso si può dire, e a maggiore ragione, per il costo di esercizio, che incide ancora di più, perchè l'esercizio è perenne, mentre il costo di costruzione è *una tantum*. Quindi, da tutto questo, che cosa deriva? Deriva, come dice il mio ordine del giorno e come io vado ripetendo da un pezzo, che si deve creare quell'anello di circo-

lazione ferroviaria rotatoria sul quale è perfettamente d'accordo l'onorevole Presidente della 7ª Commissione e valoroso relatore di questo importante disegno di legge. E d'altronde le importanti e preziose notizie che l'onorevole relatore fornisce circa i treni più moderni, che sono lunghi mille metri, che trasportano 2400 tonnellate, e che vanno alla velocità media oraria di 100 chilometri, convalidano e confermano in pieno la mia ben nota tesi a favore della ferrovia Jonico-Adriatica, la quale si presta molto meglio dell'altra a tali esigenze e a tali caratteristiche dei treni più moderni!

Perchè insistere dunque, onorevoli senatori, su un solo versante, quello tirrenico, e non anche sull'altro Jonico-Adriatico, che per lo meno presenta gli stessi bisogni e presenta inconfutabili e obbiettive condizioni enormemente più favorevoli, non solamente per le popolazioni nobilissime che lo abitano e per le numerose nobilissime città che lo decorano, ma anche per l'estensione delle pianure che lo caratterizzano, tant'è vero che l'antica civiltà nostra ebbe la sua sede prima e soprattutto sulle coste dello Jonio, prima ancora che sul Tirreno, come era naturale, perchè erano maggiori le risorse ed era maggiore l'estensione del territorio utilizzabile?

Quindi vi è necessità di equilibrare perfettamente i due versanti, anche agli effetti ferroviari oltre che autostradali e a tutti gli altri effetti; vi è aumento sempre maggiore del traffico delle persone e delle merci; vi è possibilità e necessità di smistamento del traffico, perchè, onorevoli senatori, il traffico nella nostra zona, che è appunto la zona dello Stretto, tra le due linee, si può smistare come si vuole; ed è necessario smistarlo in maniera tale da equilibrare le due linee mettendole almeno inizialmente allo stesso livello, e cioè raddoppiandole ed elettrificandole.

Quindi, occorre e bisogna fare una grande politica dei trasporti e delle comunicazioni perchè, onorevoli senatori, non possiamo non considerare sempre più che l'Italia è tutta un grande molo audacemente proteso dalle Alpi verso il cuore del Mediterraneo, e come tale i suoi problemi, i nostri problemi, si inseriscono nei problemi di carattere interna-

zionale, ed anche intercontinentale, come avverrà quando noi prenderemo i contatti dovuti con il grande Continente africano, che ci attende; e siamo solo noi ad essere desiderati dal Continente africano, noi che ingiustamente siamo stati allontanati da quel grande Continente: noi soli tra gli europei, ma potrebbe essere che fossimo noi soli addirittura tra i popoli bianchi di tutto il mondo!

Il bacino del Mediterraneo è ancora più importante di quello della Ruhr; bisogna tenere presente tutto questo, se si vogliono considerare i problemi ferroviari come vanno considerati. L'Oriente vicino e lontano, l'Africa sterminata ci attendono, attendono che noi ci avviciniamo maggiormente con tutte le nostre attività economiche per andare incontro alle loro necessità, al loro desiderio di sviluppo, uno sviluppo che potrà anche essere quasi imprevedibile!...

Ella, onorevole Ministro, è siciliano dello Occidente, come ricordava poc'anzi il collega onorevole Battaglia e come tutti sapevamo benissimo. Ella non può non considerare il danno che deriva dal mancato funzionamento di queste due linee: quando, per non dire d'altro, c'è un'alluvione o una mareggiata, come quella avutasi quindici giorni fa, si interrompe tutto il traffico per tre o quattro giorni, si disorienta la Sicilia e il Mediterraneo centrale è tagliato dal resto d'Italia e d'Europa. Mettiamo dunque queste due linee in condizioni di funzionare egualmente bene, e cioè in modo che, anche se una dovesse interrompersi, il traffico possa essere dirottato sull'altra. L'anno scorso, quando ci furono le alluvioni, delle cinque linee, che collegano il Centro al Nord d'Italia, ben tre erano tagliate; e si rimase collegati da due sole linee. Quindi due sono già troppo poche, ma queste due debbono essere entrambe almeno in piena efficienza.

E poi c'è la grande politica dei traghetti: i traghetti debbono costituire una delle basi della penetrazione economica italiana, non solamente verso le isole del Mediterraneo come la Sardegna e la Corsica, non solamente verso le penisole del Mediterraneo come la Grecia e la Balcania, ma anche verso il Continente africano, attraverso Palermo e Tra-

pani, la sua città, onorevole Ministro, che dovrebbe essere collegata alla Tunisia. Trapani dista dalla Tunisia quanto Civitavecchia dalla Sardegna, e quindi i traghetti possono benissimo essere messi in opera anche per le ripercussioni che ciò potrà avere in campo economico europeo e africano, quando si saprà che l'Italia è collegata alla Africa per mezzo di traghetti, che in un primo tempo potranno trasportare viaggiatori, merci ed automobili, e poi anche carri ferroviari. Su questo quindi richiamo tutta la attenzione dell'onorevole Ministro, che, ripeto, come siciliano occidentale, è interessato personalmente alla cosa, e cioè a questa precisa proposta formale, che io sottopongo all'esame del Parlamento e del Ministero competente

I due ordini del giorno che ho presentati sono accettabilissimi. Uno si riferisce precisamente al grande problema, cui ho sinteticamente accennato, della Jonica-Adriatica da potenziare, raddoppiare ed elettrificare, l'altro al raddoppiamento dei binari tra Reggio

e Villa S. Giovanni. Reggio e Villa San Giovanni costituiscono un unico parco, un inscindibile parco triangolare marittimo e ferroviario, una specie di grande saracinesca, che regola il traffico di quattro grandi linee: se la saracinesca non funziona, il traffico non si può distribuire come si deve. Se mandassimo, ad esempio, tutti i treni-derrate sulla Jonica, alleggeriremmo la Tirrenica e consentiremmo su di esse l'espletamento di servizi che ora non si possono fare, e che meno ancora si potranno fare domani, quando, secondo le previsioni dell'illustre Presidente e carissimo amico onorevole Corbellini, i treni nostri arriveranno forse a 120-160 al giorno. Distribuiti tali treni tra due linee, il traffico potrà essere agevolmente smaltito; concentrati al contrario in una sola, determinano gli incidenti che si verificano più di un anno fa, quando soltanto sulla Reggio-Roma vi furono tre interruzioni in ventiquattro ore, per fortuna senza gravi conseguenze!

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

(Segue B A R B A R O). Allora accogliere questi ordini del giorno, onorevole Ministro, mi pare che sia un dovere e un vantaggio per tutte le grandi correnti del traffico nazionale e internazionale che vi sono interessate. La rivoluzione dei trasporti è la più grande e benefica tra le rivoluzioni che si sono verificate nel mondo e che hanno travagliato l'umanità. Cerchiamo di migliorare i trasporti, di intensificarli, di accelerarli, di perfezionarli e faremo opera saggia, e veramente utile per tutti. Certo, se potessimo far cadere una buona volta e per sempre tutte le barriere, onorevoli senatori, quelle di carattere materiale e più o meno doganali, e soprattutto quelle di carattere ideologico, che si chiamano cortine più o meno di ferro, cortine di cemento armato di Berlino, eccetera, eccetera, l'umanità sarebbe messa ben presto e, direi, *ipso facto*, in condizione non solamente di vivere e di respirare più liberamente, ma di lavorare più fecondamente, di produrre più ab-

bondantemente, con evidentissimo vantaggio per tutte le collettività umane!

Noi fermamente ci auguriamo che questo miracolo si possa compiere e che si possa compiere rapidamente nell'interesse di tutti i popoli del mondo, che attendono da questa benefica soluzione inestimabili vantaggi per la pace dei popoli, per la libertà di essi e per la feconda vita del lavoro. In attesa di questo, che sarebbe veramente un miracolo, si dia attuazione a un grande piano ferroviario, oltre che marittimo, aereo, ed autostradale, che deve esser veduto con grande, vera, autentica lungimiranza, perchè, se non si vede lontano, non si vede niente con equità, e soprattutto con la debita graduazione di importanza per i vari lavori. Possiamo veramente dire che, se ciò si vorrà e si saprà fare, l'economia italiana, il Mezzogiorno e l'Italia tutta, almeno da questo punto di vista, potranno guardare più serenamente verso l'avvenire. (*Applausi dalla destra. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Ferrari. Ne ha facoltà.

FERRARI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, per me è di grande soddisfazione rivedere al banco del Governo il ministro Mattarella al quale mi rivolsi nel lontano 1954. In quell'occasione ebbi ad esprimergli alcune esigenze che riguardavano la mia provincia, ed egli, sia pure con le dovute, cautelari, prudenziali riserve, tenendo presente ciò che in quell'occasione ebbe ad esporre, in applicazione della legge n. 1221, circa il potenziamento delle ferrovie secondarie e delle linee in concessione, volle dar prova, da buon meridionalista, da meridionale quale egli è, di sentire, come tale, e di vivere i problemi che effettivamente corrispondono alle necessità del Meridione.

Quindi è con soddisfazione che io mi accingo a dire poche cose, principalmente a fare alcune brevi considerazioni, anche perchè, quale firmatario di due ordini del giorno, avrei ben poco da aggiungere.

In quell'occasione il ministro Mattarella mi diede assicurazione che l'elettrificazione e il raddoppio della tratta Lecce-Bari si sarebbero fatti, sia pure per gradi, ed io ebbi a rilevare che, trattandosi di un percorso di circa 150 chilometri, l'opera poteva benissimo essere eseguita in tre esercizi, anche perchè, così come è situata la ferrovia, si poteva eseguire prima il tratto Bari-Monopoli, poi quello Monopoli-Brindisi e infine il tratto Brindisi-Lecce.

Ma la cosa che maggiormente mi ha rattristato è la dichiarazione che ci fece il ministro Angelini due anni dopo, in occasione della discussione del bilancio per l'esercizio 1956-57.

Chiedo scusa, intanto, al senatore Crollanza per averlo interrotto, pochi minuti or sono, quando gli ho ricordato le promesse categoriche che erano state fatte. Infatti, il Ministro autodefinendosi « avvocato di fiducia » disse che, nell'esercizio successivo, o con mezzi ordinari o con mezzi straordinari, egli avrebbe senz'altro provveduto al raddoppio e alla elettrificazione di quella tratta.

Da buon giornalista il senatore Crollanza volle ricordarlo, se non erro, il 28 febbraio 1957, dicendogli: « Caro Ministro, la cambiale è scaduta; tu hai assunto la difesa della costruzione di questa linea, ma noi fino ad oggi non abbiamo visto nulla! ».

Ebbi ad assistere al discorso di replica del Ministro Angelini in occasione della discussione del bilancio e ricordo che egli volle dare assicurazioni categoriche. Si legga in proposito il resoconto della seduta del 4 luglio 1956, a pagina 17565.

Comunque, onorevoli colleghi, ho voluto ricordare ciò anche perchè, se è vero che con l'esercizio successivo non si poteva costruire quel raddoppio, se è vero che con l'esercizio successivo non si poteva neanche eseguire l'elettrificazione, è pur vero che sono venute delle leggi successive e si è detto e promesso che sarebbero stati compresi nel programma il raddoppio e l'elettrificazione della Bari-Lecce. Ma finora non si è visto nulla! E si è dovuta constatare l'omissione di queste opere dal programma anche in occasione del prestito di 200 milioni di franchi svizzeri, per dichiarazione esplicita del Direttore generale.

FLORENA. Ma la finalità era diversa, non si poteva fare!

FERRARI. Mi dispiace, caro collega, io ho ommesso qui di portare i documenti, altrimenti potrei farti vedere quello che la stampa ebbe a scrivere e quale era la destinazione di quei 200 milioni di franchi svizzeri!

FLORENA. Non erano certamente destinati a quel settore! Si trattava di potenziare le linee afferenti ai collegamenti con la Svizzera. Quella era la finalità del prestito!

FERRARI. Posso invece garantire che era compresa una serie di strade ferrate che proprio non erano collegate con la Svizzera!

Comunque, onorevoli colleghi, ho voluto richiamare l'attenzione del Ministro su questo punto. A me sembra superfluo dovermi

dilungare ad esporre motivi e ragioni; soltanto, nel riportarmi a quegli ordini del giorno, vorrei pregare il Ministro di considerare precisamente due cose: anzitutto, la necessità di provvedere, con assoluta priorità, non solo alla Bari-Lecce, ma anche alla Foggia-Caserta, e poi l'importanza essenziale che questi interventi assumono proprio ai fini dello sviluppo economico e sociale. Perchè è questo il motivo che maggiormente ci spinge e maggiormente ci induce ad insistere su queste costruzioni ed elettrificazioni, per quanto concerne la Bari-Lecce; perchè, onorevoli colleghi, se alla mancanza di riserve nel proprio territorio si aggiunge anche la mancanza del rapido collegamento con le zone dove esiste un risveglio economico, in cui sono in corso grandiose iniziative, come voi avete appreso in quest'Aula — con l'Italsider a Taranto e con la Montecatini a Brindisi — l'isolamento che ne consegue costituisce una barriera insormontabile per un territorio che ha raggiunto — e mi duole il cuore anche nell'affermarlo! — il primato per la percentuale di emigrati.

E, se è vero che noi abbiamo anche la statale n. 16, vorrei ricordare al Ministro dei trasporti — anche se egli non è Ministro dei lavori pubblici — che la statale n. 16 ormai ha raggiunto un tale grado e una tale percentuale di traffico per cui, effettivamente, la circolazione non è più sostenibile.

Ricordo, e voglio ricordare all'amico Caroli, che noi della provincia di Lecce, per raggiungere Bari, siamo costretti a imboccare la via per Taranto anzichè arrivarvi direttamente attraverso Brindisi. La mattina noi dobbiamo raggiungere Brindisi per servirci dell'aereo per Roma; le difficoltà di traffico sono enormi, specie per la presenza di migliaia di lavoratori che devono andare ad occupare il loro posto di lavoro. Quindi, se per l'insufficienza delle strade ferrate siamo costretti a servirci delle strade ordinarie, e constatiamo anche l'insufficienza di esse, dobbiamo rivolgerci agli organi di Governo chiedendo di cercare di rimediare e di venirci incontro.

Ma una preghiera ed una raccomandazione vorrei rivolgere al Ministro: ho ascoltato poco fa l'onorevole Crollalanza quando

ha prospettato il problema della costruzione della stazione ferroviaria di Bari; se si tratta di ammodernare, se si tratta di potenziare (lungi dal fare allusioni a questioni politiche, perchè non è nell'imminenza delle elezioni che l'elettorato si orienta per l'uno o l'altro partito), siamo perfettamente d'accordo, ma se vogliamo discutere tra noi, dobbiamo essere molto chiari, anche per non creare equivoci. A proposito della stazione di Bari, c'è da nutrire preoccupazioni serie sotto tutti gli aspetti, poichè ho appreso che anche i tecnici sono soggetti a pressioni esterne e devono soccombere contro il loro criterio e la loro coscienza. Comunque, io richiamo l'attenzione del Ministro e desidero sapere da lui se nell'interpretazione della legge che stiamo per approvare rientrerebbe la costruzione della stazione di testa di Bari. Che Bari debba avere il suo ruolo di città preminente, che Bari sia la città capitale del meridione...

CROLLALANZA. Sai quanti miliardi si sono spesi per spostare la stazione di Savona?

FERRARI. Spostare è un conto, creare una stazione di testa è un altro. Noi possiamo anche essere d'accordo per lo spostamento dei binari. Possiamo anche essere d'accordo per fare delle trincee, pur di evitare la stazione di testa, perchè questa significherebbe un sacrificio per milioni di persone che vivono a sud di Bari; ne soffrirebbero infatti le provincie di Lecce, di Brindisi e alcuni Comuni della provincia di Bari stessa. La stazione di Bari è una stazione di naturale scorrevolezza. E voi non potete negarmi questa definizione. Io non sono un tecnico, ma credo che non vi sia stazione che possa presentarsi con quella scorrevolezza naturale con cui si presenta la stazione di Bari. Volete spostare i binari? Spostateli, ma non sono d'accordo sulla stazione di testa. (*Interruzione del senatore Crollalanza*). Lo spostamento dei binari non potrà mai costare più di 10 miliardi! Io in questo momento non entro nel merito di ciò, dico solo che desidero sapere dal Ministro se eventualmente la costruzione di una stazione di te-

sta può essere compresa o meno nella legge che stiamo per approvare.

Desidero poi sottolineare un altro punto: dovendosi eseguire un piano di cui non possiamo conoscere ufficialmente, ma solo ufficiosamente, i termini, mentre già tutto si sa anche attraverso la stampa, vorrei almeno che il Parlamento fosse meglio informato, perchè, ad esempio, per la costruzione della stazione di testa di Bari si rende necessaria una legge.

La trasformazione proposta dall'Amministrazione provinciale, in disaccordo, a quanto pare, con quella comunale, a me non sembra realizzabile, perchè una stazione di scorrimento, per ragioni tecniche e funzionali, deve essere gradita soprattutto all'Amministrazione delle ferrovie e anche perchè occorre quella maggiore spesa, cui ho fatto cenno, di oltre 10 miliardi.

Nel riservarmi di intrattenermi più diffusamente su questo argomento in sede di bilancio, dichiaro: la regione salentina, che in passato ha silenziosamente e disciplinatamente accettato sacrifici e privazioni di ogni genere, per l'abbandono in cui per tanti anni è stata tenuta e per le avversità naturali di cui è stata vittima, è protesa in uno sforzo generoso e supremo per guadagnare il ruolo di regione non negletta, cui ha diritto per la sua posizione geografica, per la laboriosità e l'abilità dei suoi figli, per la feracità della sua terra.

Pertanto la regione salentina non va ancora morificata. (*Applausi dal centro*).

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

R O D A, *Segretario*:

« Il Senato,

considerato: a) l'importanza economico-sociale di un raccordo ferroviario tra le provincie di Salerno ed Avellino, nelle zone comprese tra Eboli e Calitri;

b) l'importanza industriale, turistica e commerciale, per le provincie di Salerno,

Avellino e Potenza, della pianura di Paestum, lungo le valli del Sele e del Vallo di Diano;

c) lo stato urbanistico della città di Salerno in conseguenza delle tre linee ferroviarie (Avellino-Salerno, Salerno Scalo-Salerno Porto e Napoli-Reggio Calabria), che vivisezionando il centro abitato ne deturpano la estetica e soffocano un razionale sviluppo di una città di rilevante importanza turistico-economico-industriale e in rapida ascesa demografica,

invita il Governo: 1) a riprendere in esame la pratica della costruzione di una linea ferroviaria Eboli-Calitri, che era stata già considerata utile e necessaria da una Commissione di studio nominata dal Ministero dei trasporti;

2) a studiare la opportunità del raddoppio e dell'elettificazione delle linee ferroviarie Salerno-Potenza e Salerno-Lagonegro, almeno nel tratto comune Salerno-Sicignano degli Alburni;

3) a studiare un radicale riordinamento delle linee ferroviarie nell'abitato di Salerno, esaminando l'opportunità di spostare verso oriente della città, nella zona di Mercatello, sensibile anche ad uno sviluppo industriale, lo scalo merci e i servizi generali e nella zona nord, denominata Calcedonia, lo scalo passeggeri ».

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

I N D E L L I. Onorevole Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, la costruzione del tronco ferroviario Eboli-Calitri era stata programmata sin dal 1860 dal governo borbonico e ripresa in esame, con parere favorevole, dal Governo Minghetti, che nel 1863 stipulò una convenzione col conte Bastogi per la rapida esecuzione dell'opera.

In un secolo di storia quel problema è ritornato all'attenzione degli uomini politici con martellante monotonia e, anche se gli studi, i rilievi, e le considerazioni espresse da tecnici e commissioni, frequentemente nominate, sono stati tutti concordi nel porre in risalto l'importanza, non tanto locale, ma

soprattutto generale di questo tratto di ferrovia di appena 50 chilometri, fino ad oggi il progetto resiste, ostinatamente, a tutte le sollecitazioni e alle logiche conclusioni dei tecnici e permane nel suo stato di pura possibilità.

A porre nella giusta luce l'importanza di quest'opera, irrilevante per la spesa che comporta, ma essenziale per i vantaggi che recherebbe all'economia meridionale e nazionale, è sufficiente citare alcuni dati: il raccordo Eboli-Calitri diminuirebbe da 709 a 543 chilometri. Il percorso ferroviario fra Reggio Calabria e Foggia ridurrebbe la distanza ferroviaria fra la Campania meridionale e le Puglie di 53 chilometri; comporterebbe una pendenza massima del 12 per mille, contro l'attuale 23 per mille della Napoli-Foggia e della Battipaglia-Metaponto. Ben a ragione l'ultima Commissione nominata, in ordine di tempo, dal Ministero dei trasporti nel dopoguerra, espresse parere favorevole sull'utilità e sulla necessità del predetto raccordo, ma le esigenze del bilancio costrinsero a procrastinare ulteriormente l'esecuzione dell'opera. L'eseguità della spesa, comparata ai grandi vantaggi, mi induce a riportare il problema all'attenzione degli organi governativi, con tutta l'urgenza che gli si deve riconoscere.

Circa l'ammodernamento delle linee ferroviarie Salerno-Potenza e Salerno-Lagonegro occorre rilevare che esse, nel tratto comune Battipaglia-Sicignano degli Alburni, servono una zona con larghissime prospettive di sviluppo industriale, soprattutto in prossimità del centro di Eboli, di circa 30 mila abitanti, e turistiche per l'esistenza di una fiorente zona termale, con epicentro nel comune di Contursi, e di alcune grotte speleologiche nei comuni di Castelcivita e Pertosa, di rilevante interesse anche scientifico.

Considerazioni di ordine strutturale (il percorso comune delle due linee Battipaglia-Sicignano-Potenza e Battipaglia-Sicignano-Lagonegro) industriale, turistico ed economico consigliano, quindi, una maggiore funzionalità delle linee ferroviarie in parola, da realizzarsi attraverso il raddoppio del binario e l'elettrificazione, almeno nel tratto Battipaglia-Sicignano, con particolare urgenza per quello compreso tra gli scali di Battipaglia

ed Eboli di appena 6 chilometri, in una zona pianeggiante, che sta per essere dichiarata polo di sviluppo industriale.

Il problema della radicale revisione dei molteplici e deturpanti percorsi ferroviari nel centro abitato di Salerno appare evidente a chiunque arrivi o attraversi, semplicemente, la città di Salerno. La linea Napoli-Reggio attraversa la città da Ovest ad Est in tutta la sua lunghezza; la linea Salerno-Porto si svolge ugualmente in pieno centro abitato ed attraversa tutto il lungomare, con grave rischio, soprattutto, per i bambini, per i vecchi e per i turisti inesperti; la linea Avellino-Salerno attraversa da Nord a Sud la città, mentre lo scalo ferroviario, collocato proprio in un punto centrale dell'abitato, non solo occupa alcune migliaia di metri di suolo edificabile, che potrebbero essere utilmente adibiti a costruzioni, ma reca molestia e nocimento alle popolazioni che abitano tutte le zone circostanti e soffoca la città, così da impedire uno sfogo alle vie che si diramano dalla zona Carmine e congiungono detta zona con quella litoranea.

Questi danni, che stanno divenendo ogni giorno più gravi, potrebbero essere facilmente sanati con un po' di buona volontà, che recherebbe soltanto effetti benefici.

Infatti, col prolungamento della galleria sul tratto Vietri-Salerno fino alla zona di Calcedonia, ove sorgerebbe lo scalo passeggeri, con la costruzione di una galleria per la zona del porto e dello scalo merci nella zona di Mercatello, l'Amministrazione delle ferrovie potrebbe realizzare, mediante la vendita dei suoli dell'attuale scalo ferroviario, una somma forse sufficiente a far fronte a tutte le spese, mentre la città di Salerno si libererebbe di tutte le brutture e i pericoli degli antigienici servizi ferroviari nel centro abitato.

Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, i problemi prospettati sinteticamente nell'ordine del giorno per ragioni diverse investono estesi settori della vita e dell'economia; pertanto spero che il Governo dedichi ad essi un approfondito esame, così da poter adottare con tempestività tutti i provvedimenti necessari. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Zaccari, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato, insieme ai senatori Barbareschi, Macaggi, Varaldo, Pessi e Zucca. Si dia lettura dell'ordine del giorno.

R O D A , *Segretario*:

« Il Senato,

considerato che il raddoppio della linea Genova-Ventimiglia e il suo trasferimento a monte costituisce una necessità inderogabile sia per assicurare le possibilità di sviluppo del traffico nazionale che rappresenta tanta parte del movimento turistico italiano, sia per garantire il sempre più intenso traffico internazionale con la Francia,

impegna il Governo a prendere gli opportuni provvedimenti per assicurare la sollecita realizzazione di questa importante opera che apporterà notevoli vantaggi agli interessi della Liguria occidentale e all'intero Paese ».

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

Z A C C A R I . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, il problema che mi accingo a trattare, sia pur brevemente in questa sede, è il problema che riguarda la situazione grave, insostenibile in cui si trova la linea ferroviaria Genova-Ventimiglia. Dovrei trattare anche un secondo problema, quello del ripristino della Cuneo-Ventimiglia, ma per brevità vi rinuncio anche perchè ne parlerà il senatore Dardanelli.

Sulla situazione della Genova-Ventimiglia mi ero già permesso di richiamare l'attenzione del Governo in altre precedenti occasioni; è una situazione assolutamente tragica perchè, quella linea, nonostante il suo carattere di linea internazionale, è ancora quasi completamente a semplice binario, con numerose stazioni insufficientemente dotate di marciapiedi, con un superato sistema di trazione a corrente alternata trifase, e sfruttata al massimo della sua potenzialità. Si tratta di una linea sulla quale i direttissimi marciano, per l'intero percorso, a velocità assurdamente basse: da Genova a Ventimiglia impiegano non meno di tre ore e venti minuti.

Il Governo ha da tempo affrontato il problema del raddoppio e dello spostamento a monte nel tratto Varazze-Savona; nel programma predisposto è stato accolto anche il raddoppio e il conseguente spostamento a monte del tratto Voltri-Varazze; per il tratto Savona-Ventimiglia l'Amministrazione intende raddoppiare in sito la linea ferroviaria, ma non intende affrontare lo spostamento a monte dell'attuale tracciato, perchè giudica la spesa dello spostamento non afferente all'Amministrazione ferroviaria. Anzi, in una lettera indirizzata dalla Direzione generale ad un Sindaco della mia terra, si dice: « la Azienda ferroviaria non può impiegare capitali ingenti per il soddisfacimento di richieste non pertinenti alla propria attività, e di conseguenza le maggiori spese derivanti dalla realizzazione di un tracciato che tenda a soddisfare le esigenze urbanistiche dei centri abitati non potranno essere finanziate che dai Comuni ed enti interessati, o da chi per essi ».

Ora, mi permetto di domandare all'onorevole ministro Mattarella qui presente, se sia possibile che le piccole cittadine della costa possano essere chiamate a compiere sacrifici insostenibili per poter concorrere alla realizzazione di un'opera, così importante e vitale quale quella dello spostamento a monte della ferrovia, che attualmente soffoca, comprime, limita, condiziona il loro sviluppo economico e turistico, e che è di preminente interesse pubblico e nazionale. Se è vero, come è vero, che effettivamente una politica dei trasporti fa parte integrante di una politica di sviluppo, è necessario che i tracciati ferroviari che costituiscono, per il loro percorso, una strozzatura ai fini dello sviluppo economico di una zona, siano eliminati o spostati, a seconda dei casi, e le relative spese siano a carico delle Amministrazioni competenti.

Quando fu costruita la linea Genova-Ventimiglia, onorevole Ministro, 90 anni or sono, si seguì il principio del « minor costo »; ma allora non esisteva ancora lo sviluppo che ha assunto l'economia turistica di tutta la Riviera ligure, di tutto l'arco da Genova a Ventimiglia. Ora, non è possibile che l'Amministrazione ferroviaria possa pensare a

raddoppiare la linea in sito, perchè sarebbe voler perpetuare per tutto l'avvenire una situazione che oggi non può più essere tollerata, perchè rappresenta un vincolo talmente grande ed impegnativo, per cui effettivamente tutta l'economia della zona ne soffre terribilmente.

Mi dispiace di dover parlare in questa sede di un problema particolare, ma io non l'ho giudicato un problema particolare, perchè la Genova-Ventimiglia è una linea di carattere nazionale, non solo, ma internazionale, in quanto è la linea su cui più numerosi transitano i viaggiatori dalla Francia all'Italia e viceversa, per cui è indispensabile creare la direttissima Genova-Ventimiglia, proprio a vantaggio di tutta l'economia nazionale; e la direttissima non può essere creata se non con lo spostamento a monte. Questo è il pensiero di tutte le autorità locali, è il pensiero di tutti i senatori liguri che oggi hanno presentato concordi un ordine del giorno per richiamare l'attenzione del Governo su questo problema che, se è un problema particolare, onorevole Ministro, è però un problema che può essere utile trattare in questa sede, per una considerazione di carattere generale, in riferimento ai principi che devono guidare l'Amministrazione ferroviaria nell'elaborazione del programma.

Infatti le ferrovie non debbono operare disinteressandosi dell'ambiente e del mondo esterno, cioè delle necessità vitali dei territori che attraversano. L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato afferma: a me interessa risolvere i problemi del traffico e di ammodernamento delle linee; gli interessi economico-turistici dei territori, anche se soffocati, compressi, limitati dalle linee, non riguardano assolutamente l'Amministrazione ferroviaria. Questo è il pericolo che tutti temiamo; questa la mentalità che tutti in Liguria terribilmente paventiamo, per l'esperienza del passato e per quelle che possono essere le conseguenze nell'avvenire. Non è possibile accettare che sia aggravata la situazione: non è possibile ammettere che, se novanta anni or sono è stato commesso un errore, si debba perseverare nell'errore. Di questo noi tutti ci sentiamo responsabili.

Mi rivolgo perciò all'onorevole Ministro perchè ascolti questa voce che io elevo in

questa sede, a nome di tutti i senatori liguri, perchè si tratta di un problema effettivamente e profondamente sentito da tutta la popolazione. Il 24 settembre si è tenuto un convegno a Ospedaletti presenti tutti i Sindaci e le autorità della provincia di Imperia: è stato espresso un voto affinché, nel progettato riordinamento della linea Genova-Ventimiglia, non sia accettato assolutamente il raddoppio in sito, ma sia considerato come inderogabile necessità lo spostamento a monte della linea.

Tutte le Camere di commercio della regione, tutte le altre autorità, a cominciare dal sindaco di Genova onorevole Pertusio, hanno fatto pervenire i loro voti affinché il Governo tenga in considerazione, nella predisposizione del programma, le esigenze vitali della nostra terra. La Camera di commercio di Savona ha inviato a tutti i parlamentari un piccolo pro-memoria in cui si dice: non rovinare la Liguria per altri cento anni! La stessa frase io ripeto in questa sede, rivolgendo un caldo invito all'onorevole Ministro perchè consideri questo gravissimo problema, perchè le Ferrovie si rendano conto che l'avvenire economico e turistico della Liguria non può essere trascurato.

In questo senso ho presentato, insieme ad altri senatori, un ordine del giorno e concludo rinnovando al Governo, a nome anche di tutte le altre autorità della Liguria, politiche ed amministrative, l'invito a non dimenticare gli interessi fondamentali della nostra terra. (*Applausi*).

P R E S I D E N T E È iscritto a parlare il senatore Molinari il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato insieme ai senatori Criscuoli, Schiavone, Gatto, Crespellani, Angelo De Luca, Ferrari, Indelli, Berti, Battaglia, Bussi, D'Albora, Caroli, Bonafini, Zannini e Barbaro.

Si dia lettura dell'ordine del giorno.

R O D A, Segretario:

« Il Senato,

esaminata la situazione della linea ferroviaria a scartamento ridotto Castelvetro-Sciacca-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 che nell'aprile 1961 una Commissione di studio del Ministero dei trasporti presieduta dal Vice Direttore delle Ferrovie dello Stato ingegner Branca è andata in Sicilia e ad Agrigento ha tenuto, presso la Camera di commercio, un Convegno presieduto dall'allora Sottosegretario ai trasporti onorevole Volpe con la presenza e l'intervento 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 la esigenza economica e sociale nella trasformazione della ferrovia anche resasi più urgente e necessaria per gli ultimi ritrovati di giacimenti di sali potassici, di salgemma ed altri minerali che trovansi lungo la zona attraversata dalla ferrovia, e che nella sua relazione la Commissione ha espresso parere favorevole;

ritenuto che la detta linea rimane la palla di piombo ai piedi dello sviluppo economico-sociale-industriale e turistico della zona occidentale dell'Isola, unica zona del periplo di Sicilia che manca della ferrovia a scartamento normale: situazione che è stata constatata anche, nei primi giorni del corrente mese, dalla 9^a Commissione industria e commercio e turismo del Senato, durante il suo giro per le zone turistiche e industriali dell'Isola, la quale ha sentito il grido di dolore delle popolazioni, degli operatori economici e delle Autorità della zona, lamentantisi della mancanza delle necessarie infrastrutture occorrenti ad uno sviluppo più progredito di quel versante depresso della Sicilia;

ritenuto inoltre che detta trasformazione darebbe per anni lavoro e occupazione ad una massa di operai non qualificati, sollevando la disoccupazione della zona,

impegna il Governo perchè, rendendosi sensibile alle considerazioni suddette provveda:

1) a trasformare la suddetta ferrovia da scartamento ridotto in normale chiudendo

così il periplo ferroviario dell'isola di Sicilia, unica parte che, da Castelvetro-Sciaccia-Porto Empedocle, manca di ferrovia a scartamento normale;

2) a finanziare i lavori occorrenti alla suddetta trasformazione col piano degli 800 miliardi per l'ammodernamento ed il potenziamento delle ferrovie, anche a tratti ed in diversi esercizi finanziari ».

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

M O L I N A R I . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, sono costretto ancora una volta a prendere la parola su un argomento che è diventato anoso, ricorrente, ossessionante per me e per le popolazioni che rappresento dell'isola di Sicilia, e pertanto ho presentato un ordine del giorno che reca la firma di diversi senatori di tutti i settori politici. Si tratta della trasformazione in normale della linea ferroviaria a scartamento ridotto Castelvetro-Sciaccia-Porto Empedocle. Se oggi ne ritorno a parlare è perchè il grido di dolore delle popolazioni della zona occidentale della Sicilia si leva ancora una volta pressante e insistente, onde non vengano ad essere turlupinate con promesse che sempre si rimandano e mai si concludono positivamente.

Oggi che viene all'esame del Senato il piano di ammodernamento e di potenziamento delle Ferrovie dello Stato, le popolazioni della zona interessata sperano e si augurano che un provvedimento serio e definitivo venga preso e che il Governo, questo Governo di centro-sinistra, che tanto ha promesso di fare per le zone depresse, per le zone meno progredite, che tante speranze e prospettive ha suscitato o vuole suscitare nelle popolazioni interessate, non venga meno alla prova dei fatti.

Fu nel 1902 che venne, per miopia dei governanti dell'epoca, decisa la costruzione della ferrovia a scartamento ridotto Castelvetro-Porto Empedocle, in base a criteri che condannarono quelle popolazioni all'arretramento; e gli effetti furono disastrosi, come si è visto in questi ultimi anni, perchè, con il passare degli anni e con l'aumento dei

traffici, la inadeguatezza della linea ha assunto proporzioni di sempre maggiore rilievo, tali da generare una obiettiva preoccupazione, specie in considerazione delle importanti iniziative in corso, sia nel settore industriale che in quelli agricolo e turistico.

La linea ferroviaria che attualmente collega Castelvetro a Porto Empedocle è una vecchia e logora ferrovia a scartamento ridotto costruita su un difficoltoso tracciato le cui caratteristiche tecniche, sin dalla progettazione, furono oggetto di fondate critiche. Per contro, la zona attraversata dalla ferrovia è una vasta e fertile area, ove la coltura dei primaticci e degli agrumi, già in atto, subirà nel corso dei prossimi anni un incremento più che ragguardevole, se si considera, che, grazie alle provvidenze e agli incentivi statali, nonchè all'opera altrettanto meritoria della privata iniziativa, è in corso di completamento un imponente complesso di opere irrigue. Sono stati costruiti diversi bacini: il Carboi, il Verdura, il Magazola eccetera. Nel settore industriale va poi rilevata l'importanza che va sempre più assumendo la zona di Porto Empedocle ove già sono sorti un grande impianto industriale della Società Montecatini, nel quale peraltro sono in corso lavori di ampliamento, una Centrale elettrica costruita dall'E.S.E. e altre industrie collaterali.

Va ricordato anche il bacino minerario di Cattolica Eraclea, che nel 1960 ha fornito ben 240 mila tonnellate di salgemma, prevalentemente esportato all'estero. Tale prodotto, ad esempio, incontra già serie difficoltà per quanto concerne il trasporto dal luogo di produzione al porto d'imbarco, che è Porto Empedocle, ma domani potrebbe essere anche quello di Sciacca, stanti le scarse possibilità offerte dalla linea ferroviaria e dall'unica mal ridotta strada statale, entrambe insufficienti a sostenere il traffico.

L'incremento turistico è di notevolissima importanza; infatti lungo quel tracciato esistono le stazioni archeologiche più importanti d'Italia: Segesta, Selinunte, Eraclea Minoa, Agrigento e la Stazione termale più importante di Sicilia, quella di Sciacca, demanializzata dalla Regione Siciliana, con la sua imponente di acque sulfuree, salsobro-

moiodiche e ferruginose, nonchè fanghi e stufe vaporose.

La produzione dei sali potassici nel territorio di Ribera e di Siculiana, l'industria della conservazione della pesca a Sciacca, in fase di incremento, la zona industriale vinicola di Castelvetro-Menfi-Sciacca e il complesso di tutte le altre industrie minori (la molitoria, dei marmi, del cotone, eccetera) costituiscono elementi da valutare ai fini della consistenza del traffico e dell'incremento previsto a breve scadenza. La necessità di adeguare la linea ferroviaria costiera Castelvetro-Menfi-Sciacca-Ribera-Cattolica Eraclea-Siculiana-Porto Empedocle, onde porla in grado, con la trasformazione a scartamento normale, di rispondere adeguatamente alle concrete prospettive di incremento dei traffici, si impone in termini di massima necessità.

Questa esigenza è ormai avvertita sia dalla pubblica opinione che dagli operatori economici e dalle responsabili autorità, e ne fanno atto i ripetuti interventi dedicati al problema sia al Senato che alla Camera dei deputati, in sede di discussione dei bilanci dei trasporti e dei lavori pubblici.

Ciò è stato constatato anche di recente, nei primi di questo mese, dalla 9^a Commissione del Senato, recatasi in Sicilia a fare un giro per visitare i complessi industriali dell'Isola. Si è assistito al grido di dolore delle popolazioni per la scarsa occupazione operaia. Le autorità, gli operatori economici, non reclamavano che l'intervento dello Stato nell'incremento delle infrastrutture, prime fra tutte le opere portuali e ferroviarie.

Non vi è dubbio, onorevole Ministro, che i rapporti economici e commerciali della zona interessata, di due provincie, la mia e la sua, Agrigento e Trapani, anche fra di loro, non si sono potuti sviluppare a causa della detta ferrovia a scartamento ridotto. Ma come non vi è dubbio che la mancanza di una rete ferroviaria adeguata ha ritardato lo sviluppo economico e industriale dell'isola a danno della Nazione, così è certo che le industrie e il commercio della zona attraversata dalla ferrovia a scartamento ridotto si sono dovute arrestare di fronte al-

la difficoltà creata dalla mancanza di una linea a scartamento normale, paralizzandosi ogni possibilità di far sorgere nuove industrie e di sviluppare agevolmente le attività commerciali.

La gente di quella zona si domanda: perchè in altre zone dell'Isola si fanno ferrovie, si elettrifica e si crea il doppio binario?

È ora di dire la verità, anche se amara! Quelle popolazioni sono state prese in giro per decenni, si sono avute promesse infinite, ma poi si è operato in quelle zone dove erano i più furbi, i più influenti, coloro che detenevano il potere politico ed avevano i problemi elettoralistici più pressanti. Non ci si venga a dire che una superstrada sostituirebbe la ferrovia. No, onorevole Ministro, la ferrovia serve. Serve più che mai in quanto le strade stesse hanno come meta preliminare la stazione ferroviaria: serve perchè per le grandi distanze è economicamente più conveniente la strada ferrata. Serve perchè il crescente volume del traffico è assolutamente insopportabile sia dalle strade che dalle autostrade.

È inutile che io qui, onorevole Ministro, ricordi i termini della polemica tra gomma e rotaia, ma è evidentissimo che un autotreno o un pullman non possono arrivare alle stesse distanze chilometriche a cui giungono un rapido o un treno merci. Una rete ferroviaria adeguata significa sviluppo di una regione, incremento di traffici, maggiore sviluppo dell'economia e trasporto economico delle merci a lunga distanza, turismo e sempre maggiore incremento di esso.

Noi di quella zona non potremo mai accettare sul percorso Castelvetro-Porto Empedocle la rinuncia alla normalizzazione della ferrovia o la sua eliminazione e sostituzione col servizio automobilistico. Debbo quindi insistere affinchè si dia mano alla trasformazione, attuando il progetto che da anni è stato redatto, così come fu incluso nel programma del compartimento ferroviario di Palermo, in cui si faceva presente al Ministero dei trasporti che quella trasformazione era la prima delle opere ferroviarie da eseguire; mentre nell'isola si sono poi create nuove ferrovie costate miliardi e miliardi.

Onorevole Ministro, che dirle dei vari Convegni in materia tenuti a Sciacca od Agrigento? È ancora nel ricordo di tutti il Convegno del 9 aprile 1954 a Sciacca, presso quelle Terme, presenti i Sindaci di Marsala, Mazara, Castelvetro, Menfi, Sciacca, Ribera, Porto Empedocle ed altri, in cui fu richiesta formalmente la trasformazione della ferrovia, e infatti fu proprio in quell'anno e nell'anno successivo che fu affrontato l'argomento in questa sede. Fu il 26 ottobre 1955 che il Senato approvò alla quasi unanimità l'ordine del giorno presentato da me e da altri trenta senatori, che impegnava il Governo alla trasformazione desiderata.

Negli anni successivi non si è mancato di stimolare il Governo, con interventi alla Camera dei deputati e al Senato, miei e dei deputati della zona, perchè l'impegno venisse mantenuto. Si sono avute sempre promesse e rinvii a miglior epoca, a piani regolatori delle Ferrovie, a piani di ammodernamento, si sono avute assicurazioni di provvedervi col piano che oggi viene in discussione al Senato. Le popolazioni però, sono rimaste in attesa, deluse ma sempre speranzose. L'ultima speranza, poi, è stata suscitata in quest'ultimo anno ed è stata quando una Commissione di studio delle Ferrovie dello Stato, presieduta dal Vice direttore generale, ingegner Branca, nell'aprile del 1961, venne in Agrigento e, dopo aver visitato tutto il tracciato e la zona interessata, tenne alla Camera di commercio di Agrigento un Convegno, presieduto dal Sottosegretario ai trasporti, onorevole Volpe, presenti tutti i parlamentari nazionali e regionali, della provincia, i Sindaci e gli operatori economici.

In quel Convegno fu esaminato ed esaurientemente discusso il problema della detta trasformazione e fu constatata l'esigenza inderogabile di essa, per cui fu concordato che il problema sarebbe stato risolto favorevolmente.

È poi di questi giorni la notizia annunciata per radio e da molte agenzie di stampa, nonchè da un'intervista dell'onorevole Volpe, ex Sottosegretario di Stato ai trasporti, concessa al giornale « Il domani » di Palermo, che la trasformazione era stata ritenuta indispensabile dalla Commissione di studio,

la quale aveva presentato una documentata relazione al Ministero, redatta in base ad accurati studi eseguiti.

Che dirle, poi, del programma economico approvato dalla Camera di commercio e dall'Amministrazione provinciale di Agrigento che, in un recente dibattito, hanno indicato come primo dei problemi da risolvere per l'economia della provincia e per lo sviluppo industriale, agricolo e turistico di essa, la trasformazione ferroviaria tanto invocata? Che dire, onorevole Ministro, della decisione presa ultimamente dall'Unione delle Camere di commercio dell'Isola, che hanno posto il problema della trasformazione della ferrovia Castelvetro-Sciacca-Porto Empedocle, come l'esigenza massima dello sviluppo e del progresso economico e sociale della zona occidentale della Sicilia e hanno sostenuto che i servizi ferroviari, come del resto è unanimemente riconosciuto, vanno considerati dei veri e propri pubblici servizi la cui utilità non può essere valutata in termini solamente di maggiore o minore redditività di questa o quella linea? Si deve invece guardare al complesso di ordine sociale, economico, culturale, politico, che il servizio ferroviario arreca alla collettività.

Onorevole Ministro, come giustamente è stato osservato, le Ferrovie costituiscono una delle infrastrutture fondamentali per lo sviluppo economico delle zone depresse. Non posso quindi non plaudire al Governo che ha ideato il piano oggi al nostro esame e lo ha sottoposto al Parlamento, e non posso non plaudire alla Camera dei deputati, alla quale va dato il merito di avere fissato gli stanziamenti nella misura di 800 più 700 miliardi nei dieci anni. Ma occorre, ora onorevole Ministro, che trovi ingresso in questo piano il finanziamento della trasformazione in normale della linea Castelvetro-Sciacca-Porto Empedocle, fatta pure a tratti e in diversi esercizi nei dieci anni del piano stesso.

Onorevole Ministro, io non voglio più tediare, così come non voglio più tediare i colleghi che mi hanno ascoltato e che spero avranno la bontà di comprendermi e di comprendere l'invocazione alla giustizia e al miglioramento delle condizioni di vita proveniente dalle popolazioni della mia zona: una

zona, onorevole Ministro, che è anche la sua e che lei ben conosce ed i cui problemi occorre risolvere, anche per evitare che le popolazioni, dopo essere rimaste per anni ed anni ingiustamente deluse, amareggiate e sfiduciate, abbiano un giorno a dare qualche risposta amara e poco democratica, perchè finora solo il nostro senso di responsabilità e la nostra fiducia nella democrazia hanno potuto mantenere in vita la speranza che verrà il giorno in cui le promesse saranno mantenute.

Faccia sì, onorevole Ministro, che questo giorno venga, e venga ora, presto, con l'attuazione del piano che oggi discutiamo e che voterò, con questa riserva, onde le popolazioni interessate, una volta risolto il problema da decenni sollevato, sorgano a nuova vita di progresso e di benessere, e benedichino lei che, come Ministro e come siciliano, avrà risolto il problema principale di quelle popolazioni e delle generazioni future (*Applausi dal centro*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Vaccaro, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato insieme al senatore Militerni.

Si dia lettura dell'ordine del giorno.

R O D A , Segretario .

« Il Senato,

prendendo atto che, col disegno di legge n. 1970, si predispose un piano organico decennale per il rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle Ferrovie dello Stato;

che all'articolo 9 del predetto disegno di legge è fatto obbligo all'Azienda delle ferrovie dello Stato di eseguire, almeno fino alla concorrenza di 320 miliardi, opere e forniture per le linee e gli impianti dell'Italia meridionale e insulare,

impegna il Governo a dare esecuzione immediata, nel quadro delle nuove opere ferroviarie, ai lavori per la costruzione della nuova linea trasversale tirrenica-jonica-adriatica, Paola-Cosenza-Sibari, in base al piano di finanziamento già deliberato dal Parlamento con legge del luglio 1960, le cui an-

nualità di spesa sono già state impostate nel bilancio dei Lavori pubblici, per circa 5 miliardi ».

PRESIDENTE. Il senatore Vaccaro ha facoltà di parlare.

VACCARO. Avrei rinunciato a parlare, data l'ora tarda, ma prendo la parola per la puntualizzazione di un problema noto ormai a tutti i colleghi ed anche all'onorevole Ministro.

Signor Presidente, desideravo fare una lunga disamina di questo importante disegno di legge approvato a grande maggioranza alla Camera dei deputati, ma poichè non vi sono allegati nè il piano di ripartizione delle somme da spendere, nè alcuna indicazione precisa delle opere da compiere, questa disamina approfondita praticamente non posso farla. D'altra parte — ripeto — l'ora tarda e l'impegno preso di restringere al minimo il mio intervento mi costringono ad esprimere sinteticamente il mio pensiero. Desidero tuttavia dire che questa provvida ed attesa legge, se bene attuata, potrà veramente condurre alla sistemazione delle linee ferroviarie statali, linee che, per molto tempo ancora, checchè se ne dica da qualcuno, rappresentano un mezzo insostituibile di comunicazione, per lo sviluppo dell'industria e dei commerci, specialmente dell'Italia meridionale. Ma è necessario, onorevole Ministro, che i piani si facciano bene e che i fondi si spendano meglio, che non si facciano sprechi, che non si facciano costruzioni superflue o — mi permetta — orrende, come, per esempio, la stazione ferroviaria di Napoli.

CORBELLINI, relatore. Non mi sembra; è moderna.

VACCARO. E a questo punto, onorevole Ministro, mi permetta di parlarle della ferrovia Caserta-Paola, argomento di cui ho avuto occasione di parlare con il suo predecessore, nonchè con il suo egregio direttore generale, che è tanto una brava persona, un generoso piemontese che vuole tanto bene alla Calabria: io per la verità vorrei che ci volesse meno bene, ma che non si opponesse

a che la ferrovia Cosenza-Paola, per la quale lei è passato qualche mese fa — constatandone i pericoli ed i disagi — finalmente si costruisca! Si dice che si deve rivedere il progetto, perchè l'attuale non è stato fatto bene. Ma quando si è redatto il progetto da parte del Ministero dei lavori pubblici, il Ministero dei trasporti vi era rappresentato, anzi il progetto è stato redatto con la sua collaborazione; e non importa che non vi fosse l'attuale direttore generale, ingegner Rissone; vi era un altro direttore generale del Ministero dei trasporti, questo è l'importante. E quando poi il progetto è stato approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, vi era ancora il rappresentante del Ministero dei trasporti, ed in quel consesso nessuna eccezione è stata sollevata; all'unanimità venne approvato il progetto per la costruzione di questa ferrovia, che rappresenta davvero un problema vitale non solo per la Nazione, ma più ancora per la Calabria, un problema importante la cui soluzione darebbe la vita a noi, migliorerebbe le comunicazioni Sud-Nord, e arrecherebbe anche una notevole economia per la finanza dello Stato, perchè il Ministero dei trasporti deve sostenere, per mantenere la gestione dell'attuale linea, spese ingenti.

Quando è accaduta la grave disgrazia, che si poteva evitare, di Fiumarella di Catanzaro, dove 71 persone hanno trovato la morte, il ministro Spataro venne da noi, ma naturalmente non subito. Noi abbiamo sofferto tanto per quella terribile disgrazia. Ci siamo raccolti nel nostro dolore. Abbiamo commemorato i morti come abbiamo potuto. Assistemmo ai funerali di mezzanotte nella chiesa di San Giovanni di Catanzaro, accompagnammo quei poveri feretri nei cimiteri delle loro residenze. La morte e lo strazio regnarono sovrane per qualche giorno in quelle zone. Poi le popolazioni si ripresero ma, non avendo avuto notizia di alcun provvedimento adottato contro i veri responsabili del tremendo disastro, e vedendo ritornare su quelle linee ferroviarie a scarramento ridotto le superstiti vecchie e sgangherate automotrici, temendo nuovi disastri, si ribellarono. Ci furono tumulti che richiamarono l'attenzione del Governo perchè le ferrovie

calabro-lucane non funzionassero più in Calabria, perchè si sostituissero con automezzi.

Si parla di statizzare le ferrovie calabro-lucane; ma il problema è mal posto. Non è questione di statizzare quelle ferrovie, che sono già dello Stato, è questione di togliere il servizio alla società che le gestisce, perchè non le gestisce bene, ma si preoccupa soltanto di cavar denaro agli utenti e di scroccarne allo Stato. Questa è la verità!

Dunque, in seguito a questi tumulti, il ministro Spataro venne in Calabria, perchè qualcuno gli aveva fatto sapere che desideravamo che transitasse da Cosenza per constatare le condizioni della famosa linea della morte Cosenza-Paola. Io non vorrei che il direttore generale, ingener Rissone, così buono, che si commuove ogni volta che accade un disastro ferroviario in Italia (e purtroppo questo accade quasi ogni giorno) si dovesse ancora una volta commuovere per qualche altra disgrazia che dovesse — ma sia — capitare su questa linea su cui abbiamo sofferto già tre gravissime disgrazie nel 1915, nel 1942 e nel 1943, e l'altra sera stavo per capitarci anch'io.

Il ministro Spataro accettò l'invito, venne a Cosenza, così di volo, e poi con un'automotrice transitò sulla famosa linea e notò i ponti e i tunnel puntellati, rilevò, in una parola, come la linea fosse pericolosissima! Si erano già stanziati 800 milioni per i lavori che il Ministro ha trovato in corso. Ma è veramente un peccato che si sprechi del danaro per sistemare una linea, quando le due Camere, all'unanimità, hanno già approvato la legge per la costruzione della nuova linea, cosicchè questa dovrà essere abbandonata.

Che storia lunga la costruzione di questa nuova linea! Voi la conoscete, onorevoli colleghi.

Prima si diceva che non c'erano i fondi per costruirla, poi si offrono i fondi attraverso le benemerite Casse di risparmio italiane, che si offrono a darli, dando un esempio unico di solidarietà a favore della Calabria, veramente apprezzabile; ma quella offerta non si volle accettare. Allora al Ministero dei trasporti, c'era lei, signor Ministro, si ricorda...

Infine il disegno di legge per la costruzione della Cosenza-Paola è stato congiunto ad un altro disegno di legge per la costruzione di opere ferroviarie a Savona, e così finalmente, e forse per questo, è passato stanziando tutti i fondi necessari.

Ma siamo rimasti gabbati lo stesso, perchè i lavori non si sono iniziati, ripeto, per i forti ostacoli frapposti dal Ministero dei trasporti, anzi del suo direttore generale, ingegner Rissone. Intanto, le somme stanziare sui bilanci dei Lavori pubblici, circa 5 miliardi nel prossimo esercizio, verranno incamerate dal Tesoro tra i residui attivi, come per legge!

Ora, onorevole Ministro, la prego di prendere nota di questa richiesta che faccio, sì, a nome mio, ma sento che tutta la Calabria, tutta l'Italia meridionale, forse anche la sua Sicilia, sono qui al mio fianco e reclamano questa opera, chiedono a gran voce che questa opera, che darà veramente progresso sociale ed economico alla Calabria, e non soltanto alla Calabria, finalmente si faccia! *(Applausi dal centro)*.

P R E S I D E N T E . Lei ha legato ancora il suo nome alla storia della Paola-Cosenza nelle cronache parlamentari. Me ne compiaccio.

V A C C A R O . Grazie, signor Presidente!

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Dardanelli, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche i due ordini del giorno da lui presentati, il primo insieme ai senatori Battaglia, Varaldo, Sibille, Zaccari e Ronza, il secondo insieme ai senatori Sibille, Battaglia, Zaccari e Ronza.

Si dia lettura dei due ordini del giorno.

R O D A , Segretario :

« Il Senato,

considerato che il piano organico di risanamento e di potenziamento delle Ferrovie dello Stato non può ignorare le esigenze del traffico ognora crescente fra il Piemonte e la Liguria occidentale, attualmente molto scarsamente servito dalla linea Torino-

Mondovì-Savona, tanto più dopo la soppressione della linea Cuneo-Ventimiglia e della linea Cuneo-Nizza;

considerato che la linea Torino-Mondovì-Savona era dotata fino all'inizio della seconda guerra mondiale del doppio binario da Torino a Ceva e che durante il periodo bellico il secondo binario venne divelto nel tratto Fossano-Ceva per un percorso di circa 35 chilometri e non ancora ricostruito;

considerato che il ripristino del secondo binario nel tratto sopra indicato non importa un grande onere essendo necessaria soltanto l'apposizione delle rotaie e del relativo armamento ed esclusa ogni opera d'arte;

considerato che detto provvedimento è stato dall'Amministrazione ferroviaria valutato per un importo inferiore ad un miliardo e che per contro la sua realizzazione porterà un grande vantaggio all'economia piemontese e ligure,

impegna il Governo a provvedere nel più breve tempo possibile alla ricostruzione del secondo binario nel tratto predetto »;

« Il Senato,

considerato che il piano di potenziamento delle Ferrovie dello Stato non può ignorare l'aspirazione e il bisogno del Piemonte di intensificare le relazioni ferroviarie colla vicina Francia e che grande è il disagio di tutta la Regione piemontese per lo smantellamento avvenuto, in conseguenza della guerra, della linea Cuneo-Nizza e Cuneo-Ventimiglia;

che della ricostruzione di dette linee ferroviarie deriverebbe grande beneficio economico per tutto il Piemonte e per tutta la Nazione,

impegna il Governo a fare ogni sforzo possibile per giungere ad un accordo con il Governo francese onde poter addivenire al più presto alla ricostruzione delle linee stesse ».

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

D A R D A N E L L I . Sarò brevissimo anch'io perchè mi rendo conto che l'ora è tarda e sono già stati fatti parecchi interventi.

Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, noi liberali non possiamo che essere favorevoli a questo disegno di legge che deve porre termine progressivamente a uno stato di cose che sta diventando veramente intollerabile. Intendo dire lo stato di grave invecchiamento di tutto l'apparato ferroviario italiano, con gravi pericoli per la vita umana.

Sono ormai troppo frequenti i disastri per poterli attribuire alla fatalità o alla momentanea disattenzione di qualche singolo.

Vecchio è il materiale rotabile, che sente l'usura delle migliaia di chilometri percorsi prima di poter essere convenientemente revisionato; vecchi gli impianti di sicurezza, che troppo spesso si inceppano; vecchio soprattutto l'armamento a terra che più non regge alla velocità dei convogli molto accresciuta, nè al peso accresciuto dei convogli stessi.

Ben venga, quindi, questa legge che deve segnare l'inizio di un rinnovamento di tutto l'apparato ferroviario italiano, che è un grande compito ancora da svolgere nella nuova civiltà che avanza.

Io ho sentito con stupore l'affermazione del collega Solari secondo il quale questa legge è possibile soltanto perchè il P.S.I. è entrato nel gioco governativo, garantendo il suo appoggio e permettendo così la formazione del Governo di centro-sinistra. Secondo il collega Solari, col Governo di centro non sarebbe stato possibile l'ammodernamento delle ferrovie, e il merito quindi è tutto del P.S.I. Ma quando mai il Partito liberale, il Partito socialdemocratico, il Partito repubblicano e la Democrazia Cristiana si sono opposti a questa iniziativa?

Lasciando queste miserie polemiche ed elettoralistiche, io affermo che noi, non meno di tutti i colleghi, sentiamo l'urgenza di un impegno serio e duraturo per portare tutto il complesso ferroviario a un alto grado di efficienza.

Basta viaggiare sulle ferrovie straniere per notare la grande differenza esistente, a tutto nostro danno; inoltre questo ammodernamento è necessario anche in previsione dell'aumento costante del flusso turistico sulle nostre ferrovie.

Ma richiamo all'uopo l'attenzione del Ministro sul fatto che vetture viaggiatori sono lamentevolmente disagiati e, esclusi i Settebelli e gli Arlecchini, tutte le altre vetture sono o antiquate di 30 o 40 anni, o tali che riducono lo spazio per i viaggiatori a non più di 300 centimetri quadrati per persona; eppure queste vetture percorrono le principali linee italiane. La differenza tra la prima e la seconda classe consiste ormai soltanto nel maggior prezzo del biglietto che si deve pagare.

Veda quindi il Ministro che sulle nuove costruzioni il materiale rotabile corrisponda a maggiore comodità e decoro. Se si vuole veramente che, nella concorrenza fra strada e rotaia, le ferrovie italiane non siano declassate a trasporto merci, ma ancora assolvano ad un alto compito per il trasporto di popolazioni, specie sulle grandi distanze, esse debbono essere decorosamente attrezzate.

Non sono poi d'accordo, onorevole collega Solari, nell'abolire ogni tratto di ferrovia che non corrisponda ad un utile rendimento: si tratta di un servizio pubblico, come tale assunto in esercizio dallo Stato, e non si può quindi fare un calcolo sulle entrate e sulle spese per determinare quali tronchi debbano essere abbandonati. Vi sono altri fondamentali elementi che consigliano invece di procedere con estrema cautela nello smantellamento: pensate che smantellare può aggravare la fuga delle popolazioni agricole verso la città, può impedire la trasformazione di un'economia da agricola ad industriale. Richiamo per esempio un caso alla vostra attenzione, signor Ministro: la vallata del Tanaro, nella mia zona, in quella dimenticata provincia di Cuneo, ove si sta trasformando l'economia da eminentemente agricola ad industriale. Ma da quando si è sparsa la voce che la ferrovia, che fu elettrificata solo 25 anni addietro, sta per essere smantellata, l'industrializzazione sta subendo un arresto. Si potrebbero risparmiare 40 o 50 milioni annui, ma quanti se ne dovranno spendere altrimenti per sopperire al declassamento economico di tutta una vallata?

I colleghi del Sud raccomandano le loro linee ferroviarie ed hanno ragione, ma non

dimenticate del tutto il vecchio Piemonte, che ha le sue aree depresse: prima fra tutte la provincia di Cuneo. Io ricordo a voi, signor Ministro, che noi avevamo una felicissima linea internazionale che congiungeva Torino a Cuneo e Cuneo a Nizza e a Ventimiglia; della linea Cuneo-Ventimiglia ha parlato il collega Zaccari, ma sull'altra richiamo l'attenzione del Governo. Vi era una notevole intensità di traffico ed una grande rapidità di spostamenti dal Piemonte al Nizzardo, a Ventimiglia e a Sanremo. Cuneo, con il suo entroterra, era diventato il retroterra di Nizza, il cui commercio si riforniva quasi esclusivamente nelle nostre vallate. In conseguenza della guerra, le linee sono state interrotte sia verso Nizza che verso Ventimiglia, con gravissimo danno della economia piemontese. Veda, onorevole Ministro, di riallacciare le relazioni fruttuose con la Francia. Se n'è parlato a Torino recentemente nel convegno fra il presidente De Gaulle e il presidente Fanfani. Riprendete il colloquio con l'autorità francese, perchè, signor Ministro, quella è la vita di tutto il Piemonte.

Accenno ora a un'altra esigenza: il raddoppio della linea Torino-Savona nel tratto da Fossano a Ceva. Si tratta di 35 chilometri; la linea era stata costruita a doppio binario, ma in conseguenza della guerra uno dei binari è stato smantellato per esigenze belliche, sicchè oggi tutto il traffico fra Torino e la Liguria occidentale grava su questa linea, la quale in un tratto, da Fossano a Genova, è di un solo binario, con grave disagio. Voi dovete pensare infatti, signor Ministro, che specialmente nei mesi estivi il flusso intensissimo della popolazione che fugge dalla grande città per recarsi al mare nella Liguria occidentale provoca un disagio enorme su quella linea affollata, dove non si trova posto, dove è necessario viaggiare in piedi per chilometri e chilometri.

Tutta l'economia del Piemonte esige il raddoppio di questa linea: non c'è che da ripristinare il binario, porre le rotaie ed il relativo armamento. In merito ho presentato un'interrogazione e mi è stato risposto che tutto ciò costava un miliardo e che quindi non si poteva fare. Il costo di un miliardo

è infinitesimo di fronte a tutte le altre spese, per cui penso che il problema vada risolto il più rapidamente possibile, nell'interesse di tutta la popolazione piemontese.

Non c'è solo il sud che ha delle zone depresse, c'è anche il nord, c'è la provincia di Cuneo, la zona tra Ceva e Savona, che da questo raddoppio di binario potrebbero trarre un gran beneficio. Ho presentato sulla questione due ordini del giorno che vi prego di voler accettare.

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

Si dia lettura dell'ordine del giorno.

RODA, Segretario:

« Il Senato,

impegna il Governo ad includere il tronco ferroviario Parma-Suzzara nel piano di ammodernamento delle Ferrovie dello Stato, previo riscatto della concessione in atto, utilizzando all'uopo i fondi messi a disposizione col disegno di legge n. 1970 e provvedendo di conseguenza alla elettrificazione dell'intero tronco Parma-Suzzara-Mantova-Verona ».

PRESIDENTE. Il senatore Ottolenghi ha facoltà di parlare.

OTTOLENGHI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, io intendo richiamare l'attenzione del signor Ministro su un problema di carattere particolare che però riveste importanza nazionale, come ho rilevato poche sere fa, quando fui ricevuto dal Ministro, insieme ad altri colleghi parlamentari e ad altre personalità delle provincie di Parma, di Reggio Emilia, di Mantova e, se non vado errato, anche di Verona. Intendo riferirmi al potenziamento della linea Parma-Suzzara.

L'occasione di quella visita fu determinata da una grave sventura che era accaduta su quella linea e i convenuti rilevarono concordemente che era necessario procedere

all'ammodernamento della medesima, che era necessario adottare particolari cautele, che era necessario soprattutto instaurare una segnaletica moderna nei passaggi a livello che sono purtroppo molteplici.

Ma in questa sede ritengo di dover richiamare l'attenzione del Ministro su un argomento di carattere più generale. L'esigenza che questa linea passi alle Ferrovie dello Stato è dovuta non solo a motivi di sicurezza, ma soprattutto alla necessità di potenziare le comunicazioni nella Valle Padana. Si è parlato da altri oratori di zone depresse; e io dico subito che questa non è una zona depressa, tutt'altro. Per contro è ferroviariamente depressa: è la ferrovia che è indegna di questa zona.

Ho presentato tempo fa, il 17 febbraio 1960, un'interrogazione che portava il numero 1543. A questa interrogazione l'allora Ministro, onorevole Angelini, rispose con una lunga lettera nella quale tra l'altro si affermava: « Il riscatto della ferrovia in questione è stato incluso tra i provvedimenti previsti nei piani di potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato la cui realizzazione è legata al reperimento dei necessari finanziamenti ». Mi pare che questa dichiarazione mi autorizzi a intervenire in questo dibattito. Stiamo discutendo di una legge sul potenziamento delle Ferrovie dello Stato e il Parlamento concede i mezzi necessari per tale potenziamento; ora, se è vero che il riscatto della linea Parma-Suzzara era incluso tra i provvedimenti previsti nei piani di potenziamento delle Ferrovie dello Stato (inclusione subordinata solo al reperimento dei mezzi), io dico, onorevole Ministro, che i mezzi ormai ci sono.

Io chiedo quindi formalmente una risposta precisa; e la chiedo non tanto nell'interesse della zona che è attraversata da questo piccolo tronco ferroviario, che mi pare sia di 37 o 38 chilometri, quanto nell'interesse delle comunicazioni, di importanza veramente nazionale, anzi addirittura internazionale, tra il mare Tirreno e il Brennero.

Il porto di La Spezia non può beneficiare di una comunicazione diretta con Mantova e Verona, nè con Trento e con il Brennero,

perchè vi è una soluzione di continuità rappresentata da questo malaugurato tronco di ferrovia dato in concessione ad un certo consorzio, che l'ha ceduto poi alla Società Veneta. La Veneta infatti non è la concessionaria diretta, perchè la concessione è affidata ad un apposito consorzio.

CORBELLINI, *relatore*. Il problema non è attinente a questa legge; qui si parla di Ferrovie dello Stato.

OTTOLENGHI. Si tratta di includere questa linea fra quelle delle Ferrovie dello Stato: cioè di potenziare la rete delle Ferrovie dello Stato creando un'unica linea di grande comunicazione tra La Spezia e il Brennero, via Parma-Verona, in sostituzione di una serie di linee secondarie o addirittura di linee in concessione. E se non si dovesse oggi parlare di questo problema, dovrei chiedere quando si intende risolverlo, posto che esso riveste un'importanza nazionale. È un problema fondamentale per tutta la pianura padana. È lecito che nel cuore di questa zona, fra due capoluoghi importantissimi quali sono da un lato Verona e dall'altro Parma, non vi sia una comunicazione diretta? È lecito che, nonostante quello che si è detto in tutti i convegni, tra i quali ebbero particolare risonanza quelli di La Spezia e di Bolzano — quello di Bolzano fu presieduto dall'onorevole Trabucchi che allora non era ancora Ministro —, nonostante tutti gli ordini del giorno votati dalle camere di commercio e dagli enti provinciali del turismo, non solo delle provincie interessate dell'Emilia e della Lombardia, ma anche del Veneto, della Liguria e persino della Toscana (perchè la Versilia avrebbe un grande interesse alla creazione di una grande linea di comunicazione tra il mare e il centro Europa), non si giunga al passaggio di questo tronco alle Ferrovie dello Stato e alla sua elettrificazione?

Dirò di più, perchè sono al corrente del problema da molti anni. Dopo la mia interrogazione del 1960 il Ministero ha disposto un sopralluogo. Sono stati invitati dei tecnici per controllare lo stato dei passaggi a li-

vello e della strada ferrata, e si è studiata persino la possibilità di creare una sottostazione elettrica a metà strada cioè a Boretto. Vi sono quindi notevoli precedenti e studi già avanzati; occorre solo un po' di buona volontà e soprattutto occorre prendere una decisione, perchè altrimenti continueremo invano in tutti i congressi a reclamare, non soltanto l'ammodernamento di questa ferrovia, ma altresì l'istituzione di una comunicazione tra La Spezia e il Brennero.

Prima della guerra era stato attuato un treno diretto (per il passaggio del quale sul tratto Parma-Suzzara le Ferrovie pagavano alla Società veneta un certo canone) che congiungeva La Spezia al Brennero. Oggi sono elettrificati i tronchi Verona-Brennero e La Spezia-Parma, ma il tratto Parma-Suzzara non solo non è elettrificato, ma è addirittura impraticabile per treni pesanti.

Debbo aggiungere che l'elettrificazione di questo tronco gioverebbe anche alla città di Mantova, perchè anche Mantova ha bisogno di inserirsi in una grande e moderna linea di comunicazione tra il nord e il centro-sud d'Italia.

Come vede, onorevole Ministro, non si tratta di un problema campanilistico, o di carattere locale, bensì di una richiesta che investe un interesse generale della Nazione. Io ho formulato un ordine del giorno che mi auguro possa venire accettato, non solo come raccomandazione — ho formulati tanti ordini del giorno e tante interrogazioni senza alcun risultato — bensì come preciso impegno da parte del Governo. Una di quelle interrogazioni è anzi ancora in attesa di risposta da parte dell'onorevole Ministro; ma io mi auguro che egli possa, a seguito di questa discussione, darmi una risposta verbale diretta e immediata conforme non già ai miei desideri, bensì a quelli delle popolazioni interessate e alle esigenze dei traffici nazionali. (*Applausi dalla sinistra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Genco. Ne ha facoltà.

GENCO. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, onorevole Ministro, non par-

lerò di problemi specificamente locali. Voglio soltanto chiederle di utilizzare una parte degli stanziamenti per ripulire alcune stazioni, specialmente nel Mezzogiorno, che sono indegne della nostra rete ferroviaria. E se mi consente un esempio, che non riguarda neanche la mia provincia, dirò che un mesetto fa, quando vi fu un'interruzione della Roma-Foggia, anzi precisamente della Caserta-Foggia, io doveti ritornare a Bari passando per Pescara. Non le descrivo lo stato della sala di prima classe della stazione di Pescara! C'ero passato altre volte, ma nella sala non ero mai entrato; non gliela descrivo, ripeto; la prego però di far constatare se quello che dico corrisponde alla realtà!

Desidero parlare di un problema che riguarda due o tre regioni del Mezzogiorno. Il sistema ferroviario attuale della zona jonico-adriatica, che si sviluppa nel triangolo Taranto-Bari-Matera o, se più vi piace, nel quadrilatero Taranto-Matera-Bari-Brindisi, è costituito dalle linee esercitate dallo Stato (Bari-Brindisi, Bari-Taranto, Taranto-Metaponto, Metaponto-Potenza) e dalla ferrovia in concessione, la Calabro-Lucana (Bari-Altamura-Matera-Montalbano).

Ebbene, pur sapendo che la portata di questo disegno di legge è piuttosto limitata e non può affrontare questo problema, tuttavia, in considerazione dello sviluppo agricolo ed industriale della zona di Bari, di quella di Brindisi, di quella di Taranto e di quella di Matera, sia per i nuovi impianti industriali che sono sorti a Taranto, a Brindisi, a Bari e che ancora sorgeranno in quelle zone, sia per i ritrovamenti di metano nella zona delle valli del Bradano e del Basento, io chiedo a lei, onorevole Ministro, di studiare, anzi di far studiare, un programma unitario di sistemazione della rete ferroviaria della zona, programma che abbracci la rete statale e la rete in concessione, sicchè quel comprensorio sia servito in maniera adeguata al suo attuale, imminente, futuro sviluppo.

In particolare, forse, si appalesa necessaria una linea interna che si diriga, utilizzando però tronchi esistenti con qualche raccordo, verso il Tavoliere e quindi verso

il nord. Vi sarebbe, poi, l'accorgimento della linea jonico-adriatica di cui mi sono occupato più volte e su cui si è ripetutamente pronunciato, anche questa sera, il collega Barbaro, col collegamento Metaponto-Bari, che accorcerebbe la linea tra Reggio Calabria e Bologna, attraverso la jonico-adriatica.

Il Ministero potrebbe indire un convegno di studio tra tutti gli organi interessati, per trovare le soluzioni più idonee e più opportune, per quanto concerne i vari problemi, al di fuori di qualsiasi malinteso campanilismo e nel solo interesse della Nazione.

Del raddoppio della Foggia-Caserta ha parlato il senatore Crollanza ed io non devo aggiungere che una sola cosa: probabilmente si potrebbe studiare, come piano futuro, la possibilità di dirottare il secondo binario sulla valle del Volturno tra Telesse e Formia, il che accorcerebbe di 40-50 chilometri il cammino tra Foggia e Roma.

Vorrei ancora parlare rapidamente di un argomento — ed ho finito — che riguarda l'articolo 4 del disegno di legge. Alla lettera *d*) dell'articolo 4 sono stanziati 5 miliardi per il graduale aumento di capitale delle società di cui l'Azienda ferroviaria detiene una partecipazione azionaria. Evidentemente questa disposizione si riferisce all'Istituto nazionale trasporti, perchè, per quello che so, l'Amministrazione ferroviaria non ha altre partecipazioni in altre società di trasporti.

Ritengo sia il caso di precisare — e mi attendo un'assicurazione da parte sua, onorevole Ministro — che i 5 miliardi previsti sono destinati, ovviamente, all'Istituto nazionale trasporti (articolo 4, comma *d*) per l'dempimento dei servizi di raccolta e di distribuzione delle merci trasportate per ferrovia, e non già per l'istituzione di un servizio di trasporto merci su strada per conto di terzi. Perchè, ove così non fosse, ove si volessero allargare i compiti dell'Istituto nazionale trasporti, si verrebbe inevitabilmente a creare un'esuberanza di autoveicoli disponibili, e si determinerebbe così un grave turbamento della situazione dei trasporti di cose mediante autocarri, facendo

precipitare i già bassi costi di questi servizi.

In altri termini, data la situazione di squilibrio esistente, nel settore dei trasporti di merci su strada, fra domanda e offerta, essendo l'offerta di gran lunga superiore alla domanda, qualora si intendesse, con lo stanziamento di questo comma, concedere all'Istituto nazionale trasporti di fare trasporti di merci al di fuori della raccolta e del trasporto a collettame, il fatto si risolverebbe in un aggravio per la gestione statale e in un inasprimento della già critica situazione economica degli operatori nel campo dei trasporti merci, i quali operatori già si trovano in condizioni preoccupanti per l'economia generale, sia per gli aggravii fiscali, sia per la scarsità dei trasporti.

Voglio a questo proposito ricordare, giacchè da tutti è stato fatto un riferimento a dati statistici, che il parco nazionale autoveicoli autorizzati al trasporto delle merci per conto di terzi ammontava, alla fine dell'anno scorso, ad oltre 178.000 autocarri, per un complesso di 9 milioni e mezzo di quintali di portata e che dal 1955 ad oggi vi è stato quasi un raddoppio del parco autoveicoli, essendosi registrato un aumento del 72,41 per cento.

Tali cifre sono così significative che richiedono, nell'esame di questo problema, un'esatta, attenta ponderazione, prima di adottare provvedimenti che potrebbero in qualunque modo nuocere al già instabile equilibrio del mercato dei trasporti.

Avrei finito, onorevole Ministro; tenga presente che, nel traffico di piccolo raggio, operano gli autoveicoli di modesta portata, che appartengono a piccoli operatori economici che tirano la vita con i denti e le cui condizioni dobbiamo tener presenti, perchè rappresentano una notevole massa.

Dopo di che, dichiaro che voterò con entusiasmo questo disegno di legge che riafferma ancora una volta la fiducia del popolo italiano nelle ferrovie, di cui per tanti anni, da settori interessati e ben definiti, è stato cantato in tutte le lingue il *dies irae*. Le ferrovie hanno ancora un lungo cammino da percorrere: auguri a lei, onorevole

Ministro, per quest'opera di risanamento che va compiuta nell'interesse della Nazione. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E. È iscritto a parlare il senatore Angelilli, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche i due ordini del giorno da lui presentati. Si dia lettura degli ordini del giorno.

R O D A, Segretario:

« Il Senato,

ritenuto che l'articolo 9 del disegno di legge in esame riserva "agli stabilimenti dell'Italia meridionale ed insulare" le commesse di cui al primo comma dello stesso articolo;

ritenuto che la formula suddetta, considerata la sua imprecisione geografica, non consente di localizzare in modo assoluto gli stabilimenti che dovranno fruire delle stesse commesse,

impegna il Governo ad accettare, quale criterio per la determinazione dell'ambito territoriale entro il quale dovrà trovare applicazione la norma suddetta, quello precisato nell'articolo 1 della legge 6 ottobre 1950, n. 835 »;

« Il Senato,

invita il Governo a provvedere con urgenza per una migliore e più adeguata sistemazione della rete ferroviaria laziale al fine di facilitare le comunicazioni fra la Capitale, la regione laziale e le Regioni limitrofe,

a provvedere inoltre ad una adeguata sistemazione degli scali di Civitavecchia, adottando in merito i necessari provvedimenti per facilitare i traffici e corrisponderne alle esigenze dei servizi e dello sviluppo del porto tirrenico ».

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

A N G E L I L L I. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, esprimo anzitutto il mio più vivo apprezzamento per la presentazione di questo dise-

gno di legge che consente l'ammodernamento e l'adeguamento della rete ferroviaria.

Sono previsti 1500 miliardi per le due fasi di attuazione del piano. Per la prima fase, sono stanziati 800 miliardi che consentono le opere di ammodernamento. E quest'opera di ricostruzione segue alla grande opera fatta a suo tempo dal 1947-48 dal relatore di questo disegno di legge allora Ministro dei trasporti, onorevole Corbellini, che si adoperò nel modo più completo per compiere la grande opera di ricostruzione. Molti miliardi con i fondi dello Stato e del Piano Marshall furono impiegati per quella ricostruzione; ho voluto ricordarlo perchè, esaminando il diagramma contenuto nella relazione presentata sul bilancio dei trasporti per l'esercizio 1957-58, si nota che, dopo quell'opera di ricostruzione, tolte poche opere particolari, le Ferrovie dello Stato non hanno più avuto i mezzi necessari per adeguare la rete ferroviaria. Oggi invece ci troviamo di fronte ad un piano concreto ed io esprimo il mio più vivo compiacimento a lei, onorevole Ministro, perchè possa presto realizzare questo piano, trattandosi certamente di una spesa produttiva, in quanto è destinata a migliorare le condizioni dei traffici nazionali.

Onorevole Ministro, mi consenta però, nell'esame del disegno di legge, di richiamare la sua attenzione sull'articolo 9, e precisamente sul secondo comma. Desideravo presentare un emendamento all'articolo 9, perchè la dizione del secondo comma può creare degli equivoci. Si dice infatti che, nell'attuazione e assegnazione di forniture per la realizzazione del piano, queste forniture vengono riservate alle zone dell'Italia meridionale e insulare. Lei, onorevole Ministro, mi ha assicurato che in questa dizione è incluso quanto è contemplato dalla legge 6 ottobre 1950, n. 835, che precisa appunto che nelle forniture vengono tenute presenti tutte le province dell'Italia meridionale, compreso il Lazio, gli Abruzzi e l'Isola d'Elba. Sarebbe stato più logico che nella formulazione dell'articolo si fosse fatto richiamo alla legge n. 835, ma io, per non ritardare l'iter del provvedimento, non presenterò un emendamento. Presenterò invece un ordine del

giorno, che prego il Ministro ed il Senato di voler accogliere, per confermare che nell'applicazione della legge si dovrà fare riferimento al disposto dell'articolo 1 della legge n. 835.

Onorevole Ministro, desidero fare ancora un cenno, per quanto riguarda l'attuazione del piano, alla situazione della rete laziale. Lei sa che è necessario un ammodernamento e un adeguamento di tale rete. Questo segnale alla sua attenzione, così come segnale la situazione particolare di Civitavecchia, che è porto di Roma e lo sbocco della Sardegna, per una migliore sistemazione degli scali ferroviari.

Concludo queste mie parole ricordando l'opera instancabile del Governo in questa attività, ed inviando un saluto e un ringraziamento a tutto il personale delle Ferrovie dello Stato e al relatore, per la sua pregevole relazione.

P R E S I D E N T E . Non essendovi nessun altro iscritto a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Debbono ancora essere svolti alcuni ordini del giorno. Il primo è quello del senatore Roda. Se ne dia lettura.

G E N C O , Segretario:

« Il Senato,

considerato che un piano di risanamento delle Ferrovie dello Stato non può prescindere dalle esigenze fondamentali del compartimento di Milano, che, per il fatto di concorrere col 20 per cento nell'intero gettito del traffico passeggeri e col 23 per cento nel gettito del traffico merci, sta a testimoniare la sua vitale importanza,

impegna il Governo a risolvere i principali problemi che da anni affliggono il compartimento milanese, minacciandolo di strangolamento, quali ad esempio:

1) il decentramento funzionale del traffico (ancora oggi quasi tutto concentrato nell'ormai superata stazione centrale) nelle diverse stazioni satelliti, quali Milano-Lambrate, Porta Genova, Rogoredo e Porta Romana, attraverso un loro potenziamento

strutturale (parchi di manovra, di deposito, di smistamento eccetera) ed organico (collegamenti interdipendenti con le altre stazioni milanesi);

2) l'ammodernamento della vecchia stazione centrale, oramai minacciata da paralisi per l'eccessivo traffico in essa confluyente, con precedenza alla necessità di un'unica cabina centrale di comando e manovra, ed altre opere ormai indispensabili agli impianti fissi;

3) il rinnovamento del materiale rotabile con particolare riguardo a quello adibito al trasporto degli operai che, dall'*hinterland* milanese, affluiscono ogni mattina alla metropoli nell'imponente misura di 70/80 mila unità;

4) l'inderogabile necessità di spostare la dogana dallo scalo Farini allo scalo Greco, quest'ultimo suscettibile di ampliamenti e rammodernamenti che non inciderebbero per nulla sul bilancio delle Ferrovie, data la possibilità di opportuni congruagli, unificando in tal modo il servizio doganale, oggi frammentario e disperso in ben tre sedi diverse;

5) il collegamento diretto fra Milano Centrale e la vicinissima nuova stazione di Milano Porta Garibaldi;

6) l'istituzione del blocco automatico sulle linee: Rogoredo-Piacenza, Milano-Treviglio e Milano-Gallarate ».

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

R O D A . Rinuncio a svolgerlo. Ricordo solo che si tratta del Compartimento di Milano, che contribuisce al gettito del traffico per il 20 per cento dei viaggiatori e il 23 per cento delle merci.

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

G E N C O , *Segretario*:

« Il Senato,

considerato che il problema di intervenire nel Sud fu spesso annunciato e affron-

tato senza portarlo a compimento con grave danno dell'economia e della vita civile del Sud; che le linee costituenti l'ossatura fondamentale della rete ferroviaria non sono affatto complete ed hanno urgente bisogno di innovazioni e completamento e che occorre tener presenti le zone depresse;

ritenuta l'importanza:

a) dell'elettrificazione della Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto;

b) della costruzione della ferrovia Bari-Grumo-Altamura-Matera-Metaponto, il cui progetto ottenne favorevole comprensione dai competenti organi ministeriali e che il Comitato tecnico esistente presso la Commissione per il Piano regolatore delle Ferrovie dello Stato provvide ad inserire fra le opere da eseguire in primo tempo,

invita il Governo ad affrontare definitivamente il grave problema del miglioramento e potenziamento delle ferrovie che interessano essenzialmente il Mezzogiorno d'Italia trascurato da lunghi anni ».

P R E S I D E N T E . Poichè i senatori Cerabona e Imperiale non sono presenti, si intende che abbiano rinunciato a svolgere l'ordine del giorno.

Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Samek Lodovici.

G E N C O , *Segretario*:

« Il Senato,

considerata la grave arretratezza e insufficienza del servizio ferroviario nel tratto Mortara-Milano che si svolge ancora su un solo binario e con trazione a vapore,

invita il Governo a includere nel piano di rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle Ferrovie dello Stato e ad eseguire con la massima sollecitudine almeno la elettrificazione di detta linea ».

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

S A M E K L O D O V I C I . Data l'ora tarda e per un riguardo al Senato, ri-

nuncio a svolgerlo. Credo del resto che la migliore e più efficace illustrazione del mio ordine del giorno sarebbe costituita da un viaggio che il signor Ministro potrebbe fare, e che io vivamente lo invito a fare, sulla linea Mortara-Milano, in quelle carrozze spesso preistoriche e trainate da vapore che vanno a 40 all'ora! Non aggiungo altre parole e spero in una risposta favorevole del signor Ministro.

P R E S I D E N T E . Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Masciale, Pappalia e Solari.

G E N C O , *Segretario*:

« Il Senato,

constatato che il problema ferroviario di Bari è tale da arrecare pregiudizio allo sviluppo dei suoi traffici interni ed esterni;

considerata la funzione che nei prossimi anni dovrà assumere la città di Bari come capoluogo di regione;

tenuto conto delle ripetute richieste avanzate dai diversi organismi, in ordine all'angustia dell'impianto rispetto al volume del traffico,

invita il Governo a provvedere nel quadro dell'ammodernamento delle Ferrovie dello Stato ad una radicale soluzione del problema ferroviario di Bari che richiede l'abolizione totale della "cintura di ferro" ».

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

M A S C I A L E . Rinuncio a svolgerlo. Desidero però insistere sulla necessità che la stazione di testa di Bari sia eliminata e sulla opportunità, condivisa anche dal Presidente Corbellini, che il problema sia affrontato al più presto. (*Interruzione del senatore Corbellini*).

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

G E N C O , *Segretario*:

« Il Senato,

a conoscenza che la Provincia di Nuoro è la sola in Italia nel cui territorio non esiste alcuna linea ferroviaria dello Stato, eccezion fatta per la stazione di transito, a Macomer, della Cagliari-Sassari-Olbia;

rilevando che tale mancanza, collegata alla scarsissima rete stradale (meno di metri 0,200 per chilometro quadrato) pone la Provincia di Nuoro in condizioni di inferiorità e di grave depressione;

rilevando altresì che la Provincia di Nuoro risulta esclusa dal programma di lavori previsti nella legge per le autostrade mentre è nota la importanza della orientale da Cagliari a Olbia e della trasversale da Bosa a Nuoro e Orosei,

invita il Governo a porre subito allo studio o un progetto di costruzioni ferroviarie che colleghino il centro isolano con la parte centro-settentrionale-orientale, ove non esiste neppure un metro di rotaia; o, in difetto, un programma di costruzioni di nuove strade o di due superstrade (Bosa-Nuoro-Orosei e Nuoro-Bitti-Oschiri) da includere nel piano delle autostrade ».

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

M O N N I . Dopo 5 ore di seduta, alle 22 della notte, sarebbe imperdonabile pretendere di discutere un ordine del giorno. Hanno parlato tanti colleghi, segnalando esigenze di miglioramenti, di raddoppi, di costruzioni ferroviarie nuove. Se essi hanno ragione, se nell'applicazione della legge i loro appelli saranno ascoltati, quanto maggiore diritto non compete a me che rappresento la provincia di Nuoro, la sola provincia d'Italia ove non esiste alcuna linea ferroviaria statale? Onorevole Ministro, aprite una carta della Sardegna, dopo avere letto il mio ordine del giorno. In una estensione territoriale superiore a 7000 chilometri quadrati vi è solo la ferrovia complementare a scartamento ridotto fra Bosa e Nuoro, la quale

tocca e interessa solo pochissimi dei 103 comuni tanto distanti l'uno dall'altro.

Si aggiunge la scarsità di strade idonee ai traffici in continuo incremento. Onorevole Ministro, osservate attentamente una carta della Sardegna, rendetevi conto del perchè talune zone siano povere e arretrate. Distribuendo i fondi per i vari bisogni e luoghi, ricordate Nuoro, la provincia di Nuoro. Non negateci ancora giustizia. Accettate il mio ordine del giorno.

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

G E N C O , Segretario:

« Il Senato,

considerata la necessità di un sempre più deciso intervento statale per lo sviluppo economico delle zone depresse, del quale è elemento essenziale il potenziamento ferroviario,

invita il Governo:

1) a predisporre con urgenza la ricostruzione della " tratta " Fermignano-Fabriano per il collegamento di Urbino con Roma;

2) ad ammodernare il sistema delle linee marchigiane;

3) ad avviare il raddoppio della linea Ancona-Roma;

4) ad includere nel piano di rinnovamento lo spostamento a monte della linea adriatica da Pesaro a Senigallia ».

P R E S I D E N T E . Poichè il senatore Capalozza non è presente, si intende che abbia rinunciato a svolgere l'ordine del giorno.

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

G E N C O , Segretario:

« Il Senato,

considerato il grande sviluppo turistico raggiunto dai centri balneari di Viserba, Torre Pedrera, Igea Marina, Bellaria e Cesenatico sulla costa romagnola del mare Adriatico;

constatato che l'attuale linea ferroviaria Rimini-Ravenna-Ferrara è inadeguata al traffico normale, sempre crescente, soprattutto turistico e che nel tratto Rimini-Cesenatico è di grave ostacolo all'espansione dei centri balneari suddetti — espansione auspicabile, facilmente prevedibile, vantaggiosa per lo Stato e per le popolazioni interessate;

a conoscenza che l'Azienda delle ferrovie dello Stato ha già un programma di lavori di ammodernamento che, pur migliorando i servizi, non renderebbero la linea in parola corrispondente alle esigenze attuali e tanto meno a quelle di domani;

a conoscenza inoltre che gli Enti pubblici (Comuni, Ente provinciale del turismo, Amministrazione provinciale, Camera di commercio, Azienda di cura e soggiorno) hanno già assunto l'impegno di collaborare finanziariamente con l'Azienda ferroviaria per lo spostamento a monte del tratto Rimini-Cesenatico, facendo redigere anche un progetto di massima, reso già noto al Ministero dei trasporti, al fine di dare la possibilità ai suddetti centri balneari di espandersi convenientemente e di costruire una nuova, moderna linea ferroviaria,

invita il Governo ad affrontare e risolvere il problema nella prima fase di attuazione del piano di cui al disegno di legge in esame »;

« Il Senato,

constatato che i binari della soppressa linea ferroviaria a scartamento ridotto Rimini-Novafeltria costituiscono causa frequente, purtroppo, di luttuosi incidenti stradali ed intralciano enormemente il traffico giacchè rendono inutilizzabile buona parte della sede della statale 258 (Marecchiese),

invita il Governo a far asportare nel più breve tempo possibile i binari suddetti ».

P R E S I D E N T E . Poichè il senatore Zannini non è presente, si intende che abbia rinunciato a svolgere questi ordini del giorno.

Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Picardi, Focaccia e Schiavone.

G E N C O , *Segretario:*

« Il Senato,

considerate le deficienze e la scarsità di linee ferroviarie in alcune zone del Mezzogiorno e particolarmente in Lucania;

considerato che tale situazione costituisce un innegabile ostacolo alla rinascita economica di quelle plaghe, ora soprattutto che ivi sono sorti massicci impianti industriali che esigono — con l'aumento notevole di traffico — mezzi adeguati e celeri di trasporto;

preso atto del contenuto dell'articolo 9 del disegno di legge in esame per l'esecuzione di opere e forniture nell'Italia meridionale,

invita il Governo a dare la precedenza, nell'esecuzione delle opere, all'ammodernamento e rinnovamento delle pochissime linee ferrate esistenti in Lucania, dove e in pieno sviluppo la fase di industrializzazione, e per l'effetto provvedere:

a) alla sistemazione degli impianti e al rinnovo totale delle linee e del materiale rotabile sulla Salerno-Potenza-Taranto e sulla Salerno-Lagonegro,

b) a studiare l'opportunità di un eventuale raddoppio ed elettrificazione delle linee stesse;

invita altresì il Governo — ai fini di provvedere al potenziamento delle linee suddette — a studiare il problema del completamento del tronco ferroviario Salerno-Lagonegro fino alla zona di Maratea, dove fioriscono moderni ed attrezzatissimi impianti industriali, così come originariamente previsto, rappresentando l'attuale tronco in esercizio una innaturale e forzata strozzatura che paralizza ogni sia pur notevole sviluppo di traffici ed espansione economica ».

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

P I C A R D I . Rinuncio a svolgerlo.

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

G E N C O , *Segretario:*

« Il Senato,

discutendo il disegno di legge relativo al piano di ammodernamento delle Ferrovie,

impegna il Governo a tenere in particolare considerazione le condizioni della linea ferroviaria Terni-Sulmona in rapporto alla regione servita, priva di altre comunicazioni ferroviarie, priva altresì di sufficienti comunicazioni stradali ed economicamente depressa, quindi necessitante di un deciso incremento delle possibilità di pubblico trasporto condizione di un non più dilazionabile sviluppo economico ».

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

F E N O A L T E A . Rinuncio a svolgerlo.

P R E S I D E N T E . Si dia lettura dei due ordini del giorno del senatore Criscuoli, il primo dei quali reca anche la firma del senatore Indelli e il secondo dei senatori Indelli, Ferrari, Samek Lodovici, Mancini, Genco, Crollanza.

G E N C O , *Segretario:*

« Il Senato,

a conoscenza della necessità di allacciare l'alta Irpinia, attraverso la valle del Sele, al Salernitano,

invita il Governo a voler costruire il tronco ferroviario Calitri-Eboli già da tempo messo allo studio dei Ministeri competenti »;

« Il Senato,

considerato che la scarsa efficienza del tronco ferroviario Avellino-Rocchetta S. Antonio dipende dal tracciato superato e inattuale, dal materiale fisso e rotabile vecchio, e principalmente dalla mancanza di uno sbocco rapido verso i grandi centri della Puglia,

impegna il Governo ad aggiornare il tracciato, ad ammodernare il materiale fisso

e rotabile e ad allacciare la linea Avellino-Rocchetta alla costruenda ferrovia Bari-Barletta ».

P R E S I D E N T E . Il senatore Criscioli ha rinunciato a svolgere questi ordini del giorno.

Lo svolgimento degli ordini del giorno è esaurito.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

C O R B E L L I N I , relatore. Onorevole Ministro, onorevoli colleghi, dopo questa manifestazione di fiducia reciproca che ha fatto sì che i colleghi rinunciassero allo svolgimento degli ordini del giorno, permettete che, in linea generale, il mio intervento si limiti a quanto è stato riportato nella relazione al disegno di legge in discussione; relazione che, come voi avrete potuto rilevare, è stata impostata in modo completamente diverso da come sono stati impostati, in gran parte, gli interventi che si sono avuti in quest'Assemblea.

I colleghi, infatti, salvo l'eccezione del senatore Solari, hanno sostanzialmente trattato di particolari problemi da risolvere nell'ambito della costruzione, della ricostruzione e dell'ammodernamento, non soltanto delle ferrovie dello Stato in generale, ma anche di ferrovie a carattere secondario; ed hanno fatto richieste di provvedimenti specifici che in molti casi sono di competenza del Ministero dei lavori pubblici, e che quindi non hanno diretta attinenza con il presente disegno di legge. Nella mia relazione, invece, ho preso in considerazione il concetto fondamentale generale che ha ispirato il provvedimento, cioè ho cercato di stabilire quale è la direttiva da seguire per l'attuazione del programma decennale previsto. Tale direttiva può essere sottolineata, senza che mi dilunghi in particolari ricordati nella relazione e che ognuno di voi può rileggere, prendendo in esame l'articolo 5 del disegno di legge il quale ritengo che possa dare una risposta esauriente a tutti i singoli casi particolari che sono stati posti con gli ordini del giorno presentati.

L'articolo 5 precisa che i fondi occorrenti alla copertura della spesa di 800 miliardi

prevista per i finanziamenti saranno reperiti mediante operazioni di credito, ed aggiunge inoltre che a tal fine l'Azienda ferroviaria è autorizzata a contrarre mutui, anche obbligazionari, da collocarsi sia all'interno sia all'estero, a mano a mano che se ne presenterà il bisogno e fino a concorrenza di un ricavo netto complessivo pari alla somma occorrente di 800 miliardi.

Cosa si vuole significare con l'espressione « a mano a mano che se ne presenterà il bisogno »? Che tale bisogno dovrà essere riconosciuto con un programma organico contemplante un complesso definitivo di lavori da eseguire nelle singole tappe, per la realizzazione del programma medesimo. Naturalmente si dovranno fare dei programmi organici di ammodernamento in vista dei mutui che l'Azienda ferroviaria sarà autorizzata a contrarre.

Si tratta quindi di sviluppare un programma tecnico che esamineremo nel suo dettaglio ogni anno nell'esame del bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato allegato a quello del Ministero dei trasporti. Si dovrà giudicare perciò di volta in volta il suo sviluppo, in rapporto ai mutui che l'Azienda sarà autorizzata a contrarre.

Mi sembra allora di dover concludere che sia opportuno che la programmazione organica sia lasciata alla responsabilità dei tecnici, tenendosi naturalmente conto delle esigenze locali delle singole zone, come sono state qui prospettate, nel campo dei trasporti stradali e ferroviari, dai numerosi ordini del giorno presentati ed illustrati. I tecnici ferroviari sono veramente meritevoli della nostra fiducia; inoltre occorre tener presente che essi sono controllati e controllabili dal Parlamento, perchè hanno il dovere di presentarci, nel bilancio di ogni anno, i programmi, le spese relative e l'ordine di priorità che i lavori debbono avere.

Fatta questa considerazione di ordine generale, data l'ora tarda, consentitemi di non entrare nel merito particolare di ogni singolo argomento che è stato qui sollevato. Alcuni di tali problemi sono da me conosciuti per diretta esperienza; su altri non sono ancora aggiornato; ma comunque una rispo-

sta più precisa, seppure generica, potrà darla in proposito il Ministro.

Circa l'importanza della legge, faccio notare che è la prima volta che si presenta al Parlamento un piano finanziario condotto con criteri industriali e tecnici che mi permetto di sottolineare.

Il mutuo che si deve contrarre è un mutuo la cui parte patrimoniale va a carico del Tesoro. Ciò è giusto perchè il patrimonio dell'Azienda delle ferrovie dello Stato è un patrimonio erariale. È il patrimonio della Azienda di Stato che deve essere gestito, perciò soltanto l'interesse del mutuo va a carico dell'Azienda.

L'auspicio che ho fatto, a conclusione della mia relazione, e che mi permetto di rivolgere anche a nome vostro al Ministro, è questo: che gli interessi di questo mutuo, che sono quelli che vanno a carico della Azienda, siano di entità tale da consentire che i nuovi lavori eseguiti possano produrre delle economie di esercizio maggiori degli interessi stessi. È quello che fanno tutti gli industriali avveduti, coscienti e responsabili dell'andamento delle aziende. Sono sicuro che le Ferrovie dello Stato potranno realizzare questa condizione, in modo che ne risulti un diretto beneficio nel bilancio di esercizio con una riduzione complessiva delle spese.

I problemi, poi, del pareggio del bilancio, là dove intervengono fattori di carattere economico e sociale, sono problemi complessi e molteplici che esamineremo in altra sede in dipendenza dalle caratteristiche tecniche che il bilancio stesso deve avere. Siccome anche in sede di M.E.C. si auspica la unificazione dei bilanci delle Aziende delle ferrovie di tutto il Mercato comune, potremo vedere così che anche la nostra Azienda potrà avere un bilancio sempre meglio aggiornato e sempre più rispondente alle esigenze dei traffici, in modo da poter dare veramente quell'incremento allo sviluppo dell'economia e del reddito che i trasporti terrestri, e in particolare quelli ferroviari, debbono sempre produrre e produrranno in modo adeguato.

Con questo augurio auspichiamo che, approvando questo disegno di legge, il Mini-

stro possa presto informarci dei risultati che si otterranno con i primi prestiti che saranno concessi perchè le Ferrovie dello Stato comincino in modo concreto il loro nuovo e poderoso lavoro. Con questo augurio, ringraziandovi, concludo. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro dei trasporti.

M A T T A R E L L A, *Ministro dei trasporti.* Onorevole Presidente, onorevoli senatori, spero di essere breve, anche perchè desidero vivamente non prolungare oltre il necessario questa già così lunga seduta. Ma desidero, iniziando questo mio breve intervento di replica e di precisazione, ringraziare vivamente la Presidenza del Senato della comprensione e della prontezza con le quali è stato posto all'ordine del giorno il disegno di legge, e gli onorevoli senatori tutti per il sacrificio di una così lunga seduta alla vigilia delle vacanze pasquali per l'approvazione di questo disegno di legge, la cui urgenza è pari alla sua importanza.

Io non dovrò approfondire i vari problemi di carattere generale che sono stati toccati, anche perchè mi pare che molti di essi, richiamati da parecchi degli onorevoli senatori, più logicamente troveranno posto in sede di discussione del bilancio dei Trasporti. Farò qualche breve accenno ad alcuni, anche perchè direttamente connessi col disegno di legge che è stato già approvato dalla Camera e del quale ci stiamo occupando in questo momento.

Su questo disegno di legge mi pare sia necessaria questa precisazione: che esso ha un valore preminentemente finanziario. Si tratta di un disegno di legge di finanziamento. Evidentemente, data la sua mole e le dimensioni della somma che viene posta a disposizione delle Ferrovie dello Stato, esso va inquadrato in una visione generale del problema dei trasporti, e in maniera particolare dei trasporti ferroviari.

La necessità del finanziamento è stata ricordata da parecchi degli onorevoli senatori che sono intervenuti nella discussione, che è stata veramente elevata e proficua. La

relazione della Commissione Longo, Saraceno, Onida è il punto di partenza del piano e del provvedimento predisposto dal precedente Governo e dal mio predecessore, onorevole Spataro.

In sede di discussione alla Camera, il nuovo Governo ha accettato la riduzione del periodo da dieci a cinque anni ed ha accettato l'impegno che, alla fine del quadriennio, vengano presentate ulteriori proposte per il finanziamento di un secondo piano quinquennale. Questo mi pare opportuno ricordare, perchè, in rapporto alle singole opere segnalate, può assicurare un po' tutti. In base al piano preparato dalla Commissione Longo, Saraceno, Onida, per la cui esecuzione è presuntivamente necessaria la somma complessiva di 1.500 miliardi, pressochè tutti i problemi delle Ferrovie dello Stato, e nelle opere e nel materiale mobile, dovrebbero essere risolti. Questo, dicevo, deve assicurare un po' tutti, perchè nel piano sostanzialmente dovrebbero essere incluse pressochè tutte le opere che sono state oggi, nei vari interventi e con i vari ordini del giorno, segnalate e sollecitate.

Il piano quinquennale deve però costituire necessariamente uno stralcio di quello generale e questa scelta non può essere fatta che con criteri strettamente e severamente tecnici ed economici.

Per questo io questa sera, così come ho avuto l'onore e ho sentito la responsabilità e il dovere di fare davanti all'altra Assemblea legislativa, desidero non scendere all'esame delle varie esigenze richiamate, innanzitutto perchè potrei, in questo momento, dato che gli ordini del giorno sono stati presentati durante la seduta, non essere in condizioni di poter dare notizie precise sulle singole opere e sui singoli problemi, ma soprattutto perchè mi pare che sia doveroso non scendere nei particolari e predisporre il piano tenendo conto delle autorevoli segnalazioni fatte, prima dagli onorevoli deputati e oggi dagli onorevoli senatori, segnalazioni che saranno tenute presenti con quel criterio di valutazione e di scelta al quale poc'anzi accennavo e che è necessario determinare meditatamente e senza improvvisazioni.

È necessario, dovendo procedere all'ammodernamento e al potenziamento della rete ferroviaria, procedere per gradi e in base ad una graduatoria di precedenza che non può che essere riferita ad esigenze obiettive e concrete dell'esercizio, tenendo presenti anzitutto alcuni problemi più pressanti, che sono stati in parte richiamati e ai quali brevissimamente desidero riferirmi.

Al primo posto sta la necessità del recupero dei mancati rinnovi e della mancata manutenzione che ha caratterizzato fatalmente, non per colpa di nessuno, questi ultimi anni. Fatalità di eventi e scarsità di mezzi finanziari, assorbiti dalle esigenze della ricostruzione, sono state alla base dei mancati rinnovi.

Inoltre è urgente adeguarsi, eliminando squilibri e strozzature, alle esigenze nuove determinate dall'espansione economica del Paese, che ha trovato le Ferrovie in posizione, non solo di disagio per l'invecchiamento del materiale, ma di inadeguatezza quantitativa, oltre che qualitativa, essendosi tale sviluppo verificato e realizzato con un ritmo molto più accelerato di quell'opera di rinnovamento che le Ferrovie sono state in condizione di poter fare in questi anni.

Ho parlato deliberatamente di rinnovo e di potenziamento fatti in questi anni, perchè è opportuno ricordare che tale opera è stata avviata, dopo quella appassionata della ricostruzione, negli anni dell'immediato dopoguerra, durante i quali io ho avuto il piacere di collaborare con il Presidente della vostra Commissione, senatore Corbellini, che di essa fu il dinamico e appassionato animatore. Non possiamo dimenticare che negli anni decorsi è stata realizzata, tra l'altro, l'elettificazione di parecchie linee, e desidererei precisare — forse è stato un *lapsus* quello del senatore Crollanza — che non è esatta l'affermazione che durante la mia precedente permanenza al Ministero dei trasporti io abbia curato solo l'elettificazione di alcune linee settentrionali, perchè in quel periodo abbiamo anche iniziato l'elettificazione della Messina-Siracusa, della Messina-Palermo e della Bari-Foggia.

È chiaro ed evidente che questo sforzo, compiuto con sacrifici notevoli della collet-

tività nazionale, è stato tuttavia impari rispetto ai problemi nuovi che l'espansione e l'incremento produttivo hanno creato e determinato. Occorre quindi recuperare il tempo perduto, occorre proiettarsi guardando — come diceva molto acutamente il senatore Vecellio — al domani e all'avvenire, avendo presente la nuova realtà europea che si va creando e che ci pone dei problemi nuovi e gravi a breve scadenza. Questi problemi già sono posti, ma si accentueranno nell'immediato futuro, perchè se saranno, come io mi auguro, presto risolti i problemi del coordinamento della politica dei trasporti nel campo della Comunità europea, con la fissazione e lo sviluppo di una politica comune dei trasporti, sorgeranno altri problemi, si imporranno altre responsabilità.

Dobbiamo quindi muoverci per evitare altri squilibri e altre strozzature, e il disegno di legge che è davanti al Senato è destinato appunto a mettere le Ferrovie dello Stato in condizione di poter fronteggiare le esigenze del momento e quelle del domani.

Per questo è evidente che ci dobbiamo muovere su alcune direttrici, nella formazione del piano, e le direttrici mi pare che ci portino — come è stato ricordato dal senatore Barbaro — a guardare con impegno alle grandi linee di comunicazione, che tra l'altro non sono più soltanto linee sud-nord, ma anche nord-sud. Queste grandi linee debbono mettere la produzione industriale del nord e degli altri Paesi industriali del Mercato comune in condizione di poter giungere rapidamente nelle zone meridionali del nostro Paese, ma debbono soprattutto mettere i prodotti, e particolarmente le derrate dell'Italia meridionale, in condizione di poter raggiungere rapidamente i grandi mercati della Val Padana e dei vari Paesi del Mercato comune.

In questo senso mi pare che il programma di potenziamento si armonizzi pienamente con quelle esigenze accennate dal senatore Mammucari. Egli diceva: come vi coordinerete con il piano dell'agricoltura, con il potenziamento dell'agricoltura? Ci coordineremo potenziando le ferrovie che sono un elemento strumentale, ed un elemento strumentale preminente soprattutto per le comunicazioni di grande distanza.

Potenziando le ferrovie, noi, veramente, creeremo uno strumento adeguato non soltanto per le esigenze dell'agricoltura di oggi, ma anche per le esigenze crescenti — e, ci auguriamo, rapidamente crescenti — dell'agricoltura di domani.

Questo, è evidente, porta necessariamente al potenziamento delle linee del sud. Non desidero qui, stasera, anche in ordine a questi problemi, scendere nei dettagli; potrei essere suggestionato a farlo, perchè per molti degli ordini del giorno potrei dare la mia adesione, ma desidero, per senso di responsabilità e di discrezione, non farlo. Non vi è dubbio, però, che il problema delle ferrovie del sud, in ordine ai raddoppi e potenziamenti di linee, si pone, e si pone in termini pressanti, non soltanto nell'interesse del sud, che ha pur diritto a vedere risolti i suoi problemi, ma anche nell'interesse dell'economia generale del Paese, che mai come in questo momento è diventata così interscambiabile e così fusa e, necessariamente, così coordinata per il suo sviluppo.

Vi è un altro problema, che potrebbe apparire di carattere solo locale, toccato da parecchi degli onorevoli senatori che sono intervenuti nella discussione, e sul quale posso assicurare il Senato che il Ministero sta portando pienamente la sua particolare attenzione e che sarà tenuto presente nella elaborazione del piano, il problema, cioè, dei trasporti di massa, dei trasporti suburbani delle grandi città, non soltanto industriali, ma particolarmente delle città industriali, trasporti in ordine ai quali bisogna che si proceda, anche nella preparazione e nella relazione del piano, in pieno coordinamento con gli altri mezzi di trasporto, sia in superficie che in sotterranea, dove questi mezzi di trasporto in sotterranea si stanno creando o si debbono creare.

Dicevo all'inizio che desidero non affrontare qui i problemi specifici, anche di ordine generale, perchè avremo occasione di discuterne, non soltanto in sede di bilancio dei Trasporti, ma anche in sede di esame del disegno di legge sul riordinamento della disciplina delle autolinee. Io spero che esso possa essere approvato durante questa Legislatura, anche perchè alcuni impegni che ho assunto davanti alla Camera dei deputati,

e che ribadirà questa sera davanti al Senato, postulano la necessità che quel provvedimento venga discusso al più presto, ad evitare che tali impegni di sospensiva si protragano eccessivamente nel tempo, creando grossi problemi di ritardo e di ristagno in alcuni settori.

Ma è chiaro che quando le Ferrovie dello Stato, attraverso il miglioramento e il rinnovo del loro materiale, attraverso il potenziamento delle loro linee, saranno in condizione di poter offrire, sia per i viaggiatori, sia per le merci, servizi più rapidi e, per i viaggiatori, anche più agevoli e più tranquilli, pur nella rapidità crescente, è chiaro, dicevo, che il problema della concorrenza si porrà in termini diversi e di favore per essi. Così come è chiaro che, in ordine ad alcune relazioni, soprattutto di grande distanza, si pone il problema di una doverosa tutela del traffico ferroviario; ma senza, onorevoli senatori, che si arrivi a considerare l'opportunità o la possibilità di far schiacciare un settore dall'altro, senza sbarrare il progresso tecnico dei mezzi di trasporto e, soprattutto, tenendo presente una grande verità, che mi pare essenziale: i viaggiatori e le merci non sono fatti nè per l'automobile nè per la ferrovia; sono l'automobile e la ferrovia ad essere fatti per i viaggiatori e per le merci. Il Governo deve, attraverso questa linea, seguire quei criteri di coordinamento che siano i più utili per la collettività ed i più economici, evitando sprechi, sperperi non necessari, ma naturalmente senza arrestare il progresso e tenendo conto delle esigenze effettive prospettate dagli enti locali e dalle popolazioni. Si parla molto dello sviluppo eccessivo dell'automobilismo a danno della ferrovia, facendone quasi un addebito al Governo o al Ministero che non ha saputo contenere o coordinare. Ma questo sforzo di coordinamento, di contenimento, dove era necessario, c'è stato; e bisogna pur considerare in concreto le pressioni e le sollecitazioni continue provenienti da parte delle popolazioni, alle quali, soprattutto quando le stazioni ferroviarie sono distanti dai centri abitati, non si può negare la disponibilità di un mezzo più comodo, più rapido e che contribuisca, non solo a rendere più agevole

il viaggio, ma a consentire una migliore utilizzazione del tempo che è sempre e per tutti prezioso.

A proposito degli inconvenienti nelle linee del sud, desidero fare due precisazioni, in risposta al senatore Crollalanza e al senatore Angelilli: anzitutto a quest'ultimo perchè mi pare un po' preliminarmente il quesito che egli ha posto. All'articolo 4 si dice che, in deroga all'articolo 2 della legge che concerne il Mezzogiorno, saranno assegnati due quinti, esattamente 320 miliardi sugli 800, alla zona meridionale. Penso di poter assicurare il senatore Angelilli che l'inciso della deroga non si riferisce evidentemente alle zone del Mezzogiorno, ma all'ammontare della percentuale di riserva, che nella legge del 1950 è di un quinto e che con questa legge viene portata a due quinti. Vi è poi l'altro problema accennato dal senatore Crollalanza: come saranno, questi 320 miliardi destinati al Mezzogiorno, ripartiti tra le varie categorie di spesa previste dall'articolo 4? Secondo me è chiaro che debbono essere ripartiti con lo stesso criterio percentuale previsto da tale articolo. Lei paventa, senatore Crollalanza, che siano date al Mezzogiorno tutte le forniture e nessuna opera, dato che i 320 miliardi ad esso destinati corrispondono per caso ai 320 miliardi destinati al materiale rotabile. Ma è chiaro che se dovessimo assegnarli tutti al Mezzogiorno, questo non avrebbe la capacità recettizia, mentre lasceremmo tutte le industrie del nord senza lavoro e a questo naturalmente il Governo non ha mai pensato.

C R O L L A L A N Z A . E tutto il Mezzogiorno rimarrebbe senza opere.

M A T T A R E L L A , *Ministro dei trasporti*. Nel Mezzogiorno una capacità recettiva per la sua quota di forniture c'è, ma nè gli stabilimenti già in lavorazione, nè quelli che stanno sorgendo potrebbero andare oltre una data quota; mentre c'è una grande capacità d'assorbimento per le opere, per le quali non mancherebbe certamente la possibilità di spesa, mancherebbero semmai le somme per poterle finanziare. Io credo sempre di poter assicurare il Senato che

la percentuale prevista dall'articolo 4 sarà applicata anche alle somme riservate al Mezzogiorno. Il materiale rotabile, costruito a nord o a sud, non serve evidentemente soltanto alle zone in cui è costruito, ma a tutto il Paese; ciò non toglie che la riserva per il Mezzogiorno ha un grande valore, perchè alimenta le industrie di costruzione di materiale ferroviario che sono sorte e che vanno sorgendo, e che in gran parte appartengono alla Finmeccanica, mentre la quota di riserva per le opere ci metterà in condizioni di risolvere, non dico tutti, ma certamente i principali problemi, rimanendo il resto al secondo piano quinquennale.

Del resto questo rinvio, anche se avessimo fin d'ora a disposizione i 1.500 miliardi, sarebbe una necessità, perchè non solo per il materiale rotabile, ma anche per le opere sono indispensabili dei tempi tecnici che non consentirebbero la spesa in un quinquennio di 1.500 miliardi. Quindi il rinvio al secondo piano dei miglioramenti che non è possibile attuare ora, per mancanza di finanziamenti, non deve scoraggiare, perchè esso è reso tecnicamente necessario anche per esigenze di carattere generale e particolare.

Da parte di parecchi onorevoli senatori è stato sollevato il problema delle Calabro-lucane, come di altre ferrovie concesse. Io desidero rilevare che questo è un problema completamente diverso, perchè noi oggi ci stiamo occupando di una legge di finanziamento di un piano interessante le Ferrovie dello Stato. Indubbiamente il problema delle ferrovie concesse ha dimensioni notevoli, e un piano per il loro ammodernamento e per la loro sistemazione è allo studio del Ministero, che si riserva di comunicare le sue conclusioni al Parlamento al momento opportuno. È un problema di grande impegno tecnico ed economico, per cui sarà necessaria una ponderata valutazione.

I M P E R I A L E. È allo studio l'eventuale riscatto di quelle linee?

M A T T A R E L L A, *Ministro dei trasporti*. Si sta studiando il problema generale delle ferrovie in concessione, e lo studio ri-

guarda l'ammodernamento delle linee, il finanziamento, l'eventuale riscatto e quegli altri provvedimenti d'impostazione e sistemazione che si rendessero opportuni. È tutto il settore che il Ministero sta esaminando e il Governo si riserva di portare le sue conclusioni, che non possono non essere attentamente meditate, anche per la complessità di carattere tecnico e per le dimensioni di carattere economico del problema.

Altri problemi sono stati accennati, e io chiedo venia se non a tutti potrò rispondere, anche perchè desidero non approfittare oltre della cortese attenzione dell'Assemblea.

Su alcuni dei rilievi fatti, come ad esempio quello sollevato dal senatore Solari sulla ricerca scientifica e sul potenziamento dell'Istituto sperimentale, pienamente concordo. È chiaro che quando parliamo di ricerca scientifica ci riferiamo a problemi di carattere tecnico che interessano direttamente le Ferrovie, anche perchè non vogliamo compiere il gravissimo errore di contribuire a diluire lo sforzo che in maniera organica, coordinata, armonica, il Governo e il Paese debbono fare per la ricerca scientifica.

A questo problema è evidentemente collegato quello dell'addestramento e della qualificazione professionale del personale, in ordine al quale notevoli sono le iniziative dell'Amministrazione, iniziative che saranno ulteriormente sviluppate.

Io ritengo, onorevoli senatori, che, tenute presenti le due grandi ripartizioni che, in ordine alla destinazione degli 800 miliardi, il disegno di legge prevede, cioè la ripartizione tra le due grandi aree geografiche, quella del sud e quella del centro-nord, la destinazione di cui all'articolo 4, per i tipi di spesa, possa rassicurare il Senato che la delega che dà all'Esecutivo — che peraltro è in linea, non dico con la tradizione, ma con lo stesso ordinamento giuridico-costituzionale del nostro Paese — non rappresenta una cambiale in bianco della quale il Senato e la Camera dovranno domani pentirsi.

Peraltro, il fatto che il piano sarà portato a conoscenza del Parlamento tramite la relazione economica del marzo 1963, e che, in allegato al bilancio, lo stato di avanzamento del piano sarà annualmente portato

alla conoscenza del Parlamento, pone questo in condizioni di controllare ed eventualmente di intervenire, approvando o disapprovando.

Vi sono alcune questioni specifiche alle quali desidero brevemente rispondere.

Uno dei problemi che è stato oggi sollevato, in termini appassionati, è quello relativo alla stazione di Bari: stazione di testa o stazione di transito? Io desidero rendere noto che il problema è in questo momento all'esame dell'Amministrazione ferroviaria, e posso assicurare agli onorevoli senatori, che hanno appassionatamente chiesto che si rompa la cintura di ferro, che il problema è sentito, come è sentito anche per altre zone che si trovano in condizione simile a quella di Bari, la cui situazione di disagio, peraltro, è forse più grave di quella di altre città.

Quale potrà essere la soluzione dipende dalle risultanze che l'approfondimento dei problemi tecnici offrirà e dalla possibilità finanziaria che si avrà...

M A S C I A L E . Se il progetto dell'architetto Chiaia venisse preso in considerazione dal Ministero, il ricavato della vendita di quei suoli sarebbe sufficiente a costruire la nuova stazione.

M A T T A R E L L A , *Ministro dei trasporti*. Senta, onorevole senatore, bisogna intanto farla questa indagine, fare questi calcoli, e bisogna cercare anche di non compromettere nè i vantaggi dei cittadini di Bari inerenti alla vicinanza della stazione al centro, nè gli interessi della ferrovia. C'è una serie di problemi delicati che vanno esaminati con molta obiettività e concretezza, e ciò non prima delle elezioni, senatore Crollalanza, ma dopo le elezioni, anche perchè l'indagine...

M A S C I A L E . Sono 60 anni!

M A T T A R E L L A , *Ministro dei trasporti*. Io personalmente ne sento parlare soltanto da un mese. Ci sono stati grandi vantaggi ieri per le stazioni nei centri abitati, che oggi si sono trasformati in inconvenienti, e vediamo di valutarli obiettiva-

mente, senza riferirsi a 60 anni fa, anche perchè 60 anni fa questi problemi non si ponevano. I problemi sono stati posti oggi dalla grande espansione delle città, e bisogna valutarli, per la loro soluzione, guardando l'avvenire.

C R O L L A L A N Z A . Onorevole Ministro, ella cortesemente ha affermato: non prima delle elezioni. Io vorrei pregarla: non molto dopo le elezioni!

M A T T A R E L L A , *Ministro dei trasporti*. Vedremo di farlo presto, perchè altrimenti poi verranno le elezioni politiche e dovremo rinviare ancora il problema per ragioni di opportunità!

Il senatore Ferrari, a proposito di questo problema, mi ha posto un interrogativo al quale consentirà che io non risponda. Io non posso trasformarmi in interprete improvvisato della legge: anche l'aspetto del problema da lei accennato deve essere meditatamente esaminato. Quello però che desidero dire a lei ed agli altri onorevoli senatori della penisola salentina, che con tanta passione legittima difendono gli interessi della loro terra, è che essi non saranno mai sacrificati e che, qualunque debba essere la soluzione che si dovrà adottare, essa dovrà essere con essi armonizzata. E ci sono sempre le possibilità tecniche per armonizzare interessi che appaiono contrastanti, anche quando forse sostanzialmente non lo sono.

Il senatore Solari mi ha posto un quesito in ordine alle somme che, in base al nuovo disegno di legge sul risanamento del bilancio delle Ferrovie dello Stato, saranno destinate alla manutenzione e ai rinnovi. Io desidero dirgli che è chiaro che quello che sarà destinato a rinnovamenti e manutenzioni non potrà e non dovrà esser destinato ad altro. Questo metterà le Ferrovie in condizione di potere, nei prossimi anni, avere, oltre agli 800 miliardi previsti da questo disegno di legge, una disponibilità notevole che darà loro la possibilità di affrontare tanti altri problemi. Sarà necessaria, dopo l'approvazione della legge, una nota di variazione? È quello che vedremo do-

po l'approvazione della legge, perchè, se una legge si approva, è chiaro che se ne debbono trarre le conseguenze.

Il senatore Ottolenghi, che ho avuto il piacere di ricevere qualche settimana fa e col quale abbiamo a lungo parlato della Parma-Suzzara, pone il problema di questa linea: problema che, desidero dirgli, merita tutta l'attenzione, anche ai fini ai quali egli ha accennato, cioè non solo come specifico problema locale, ma come problema della linea Brennero-Genova che, attraverso la Parma-Suzzara, potrebbe realizzarsi.

Però debbo dirgli che il problema, pur essendo attualmente allo studio (non ho dato risposta alla sua interrogazione, e le chiederò venia se per alcune settimane non gliela darò ancora, proprio perchè stiamo esaminando la questione), non è risolvibile con questo disegno di legge che stanziava 800 miliardi per il potenziamento e l'ammodernamento delle Ferrovie dello Stato dai quali non possiamo trarre neanche una lira per riscatti.

È quindi un problema che necessariamente deve essere visto a parte.

O T T O L E N G H I . Vorrei farle presente che il riscatto, come tale, non dovrebbe costare nulla: costa la sistemazione successiva del tronco. Come lei sa, la società concessionaria rinuncia volentieri.

M A T T A R E L L A , *Ministro dei trasporti.* Lei mi ha detto che la società rinuncerebbe se potesse avere una contropartita della quale io non dispongo. E vengo veramente alla conclusione, data l'ora tarda.

I O R I O . Qualche parola, onorevole Ministro, sui passaggi a livello.

M A T T A R E L L A , *Ministro dei trasporti.* Come ho già dichiarato alla Camera, ai passaggi a livello saranno destinati circa 20 miliardi come contributo, dato che i passaggi a livello, in gran parte, debbono essere eliminati dall'Amministrazione dei lavori pubblici. Venti miliardi non sono una grande cifra, in rapporto al fabbisogno totale, ma sono convinto che si tratta di un

contributo sensibile che consentirà di eliminarne parecchi dei più pericolosi.

Altri problemi di competenza di altri Ministeri, come ha ricordato il senatore Corbellini, sono stati toccati, a cominciare dalla Paola-Cosenza e dalla Castelvetro-Porto Empedocle. Anche per queste linee accetto i relativi ordini del giorno come raccomandazione, e come raccomandazione accetto tutti gli ordini del giorno che si riferiscono a indicazioni di opere, assicurando che il Governo terrà nel dovuto conto le segnalazioni autorevolmente avanzate in questa Assemblea.

Torno a ringraziare l'onorevole Presidente e gli onorevoli senatori della bontà con la quale si sono sacrificati a restare fino a quest'ora tarda e mi auguro che il disegno di legge ottenga approvazione unanime, come quasi unanime l'ha avuta alla Camera, nella certezza che, spesi bene, con criteri di stretta valutazione tecnica ed economica, questi 800 miliardi validamente contribuiranno al miglioramento delle Ferrovie e quindi all'apprestamento di uno strumento ancora più efficace e più efficiente al servizio dell'economia generale del Paese, per il suo progresso civile e sociale. (*Vivi applausi dal centro.*)

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

C O R B E L L I N I , *relatore.* Per gli ordini del giorno la Commissione si rimette al Governo.

M A T T A R E L L A , *Ministro dei trasporti.* Il Governo accetta come raccomandazione gli ordini del giorno presentati dal senatore Roda, dal senatore Capalozza, dai senatori Crollanza ed altri.

C R O L L A L A N Z A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

C R O L L A L A N Z A Vorrei rilevare che il Ministro, nella sua replica, ha

dato assicurazione che gran parte dei problemi segnalati per il potenziamento e l'ammodernamento delle ferrovie del Mezzogiorno saranno compresi nel piano. Poichè indiscutibilmente i tratti della rete bisognosi di raddoppio da me segnalati, cioè la Lecce-Bari e la Foggia-Caserta — che sono inscindibilmente connessi ai fini di rendere più rapide le comunicazioni tra la Puglia, Napoli, Roma e il Centro-Nord — sono tra i più importanti, considero come un impegno del Ministro...

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Non ho assunto questo impegno specifico di opere.

CROLLALANZA. ...la valutazione di preminenza che intende dare ai maggiori problemi del Mezzogiorno, e poichè queste linee tali le considero, mi dichiaro soddisfatto.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Ministro dei trasporti ad esprimere il suo avviso sui successivi ordini del giorno.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Accetto come raccomandazione gli ordini del giorno dei senatori Indelli e Criscuoli, D'Albora ed altri e il primo ordine del giorno del senatore Solari. Il secondo ordine del giorno del senatore Solari, infatti, non riguarda segnalazioni d'opere e quindi merita una valutazione a parte. Io ho assunto l'impegno davanti alla Camera dei deputati che, fino a quando non sarà approvato il disegno di legge sulla nuova disciplina delle autolinee, non saranno affidati servizi sostitutivi e integrativi dei servizi ferroviari a imprese private, e non saranno fatte concessioni automobilistiche sulle autostrade.

Posso ribadire questo impegno, ma non posso accettare integralmente il suo ordine del giorno, anche per le sue motivazioni.

SOLARI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SOLARI. Praticamente ella respinge il mio ordine del giorno, onorevole Ministro. Non avevo bisogno che lei mi ripetesse gli impegni presi alla Camera, perchè proprio in conseguenza di quegli impegni chiedevo se è disposto a presentare in Parlamento il programma per l'istituzione degli auto-servizi integrativi e sostitutivi di linee ferroviarie.

Lei, nel corso del suo intervento, ha detto che nel piano economico si dirà tutto quello che deve dirsi. Ora, io chiedo solo che ci precisi se si dirà qualcosa di specifico relativamente a questo problema.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. È chiaro che i cinque miliardi previsti all'articolo 4, che non riguardano esclusivamente l'I.N.T., dovranno essere spesi secondo un piano particolare e un tale piano evidentemente deve esser fatto. In questo senso accetto l'ordine del giorno.

SOLARI. Mi dichiaro soddisfatto.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Ministro dei trasporti ad esprimere il suo avviso sui successivi ordini del giorno.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Accetto come raccomandazione gli ordini del giorno dei senatori Cerabona e Imperiale, Caroli e Ferrari, Imperiale e Pasqualicchio, Molinari ed altri, Samek Lodovici, Masciale ed altri, Vaccaro e Militerni, Monni.

Non posso invece accettare l'ordine del giorno dei senatori Mammucari ed altri. Con questo ordine del giorno, infatti, si prevede la statizzazione entro l'anno di tutte le concessionarie. Questo, evidentemente, non posso accettarlo; e ribadisco quello che ho detto poc'anzi che cioè il problema sta per essere esaminato. Quando l'esame sarà completo, il Governo proporrà le soluzioni che riterrà più opportune e che riguardano l'ammoder-

namento e, eventualmente, il riscatto di qualche linea; ma non possiamo, *sic et simpliciter*, accettare l'ordine del giorno così come è formulato e che, tra l'altro, comporta impegni di spesa che non sappiamo di quale entità siano, ma che certamente sono dell'ordine di alcune centinaia di miliardi.

PRESIDENTE. Senatore Mancino, lei che, quale firmatario dell'ordine del giorno, può sostituire il senatore Mamucari assente, insiste?

MANCINO. In considerazione della affermazione fatta dall'onorevole Ministro che il problema delle concessioni è allo studio, per cui non si potrebbe assumere questo impegno, non insistiamo per la votazione, anche perché c'è stato un Convegno avanti ieri a Matera, che ha trattato la questione.

MATTARELLA, Ministro dei trasporti. Comunque, quel Convegno riguardava solo le Calabro-Lucane, cioè un problema specifico.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Ministro dei trasporti ad esprimere il suo avviso sui successivi ordini del giorno.

MATTARELLA, Ministro dei trasporti. Accetto come raccomandazione i due ordini del giorno del senatore Zannini e il primo ordine del giorno del senatore Barbaro.

BARBARO. Le raccomandazioni dell'onorevole Ministro sono state molto favorevoli, per cui posso ritenere che egli abbia accettato in pieno il mio ordine del giorno.

MATTARELLA, Ministro dei trasporti. Accetto come raccomandazione il secondo ordine del giorno del senatore Barbaro, e l'ordine del giorno dei senatori Picardi ed altri. Per quanto riguarda l'ordine del giorno dei senatori Zaccari ed altri, è chiaro che non posso che accettare anche questo come raccomandazione. Desidero però assicurare al senatore Zaccari che ritengo che

il problema sia meritevole della più larga attenzione. È evidente che il Governo, e quindi l'Azienda delle ferrovie dello Stato, non può, nel momento in cui deve investire in opere alcune decine di miliardi, non tener conto di alcuni interessi vitali delle comunità locali.

È chiaro che la maggiore spesa necessaria, che potrebbe essere di notevoli dimensioni, e che solo in parte sarebbe compensata dalla maggiore tranquillità di lavori non sotto esercizio e dalle minori necessità di manutenzione di quante non ne comportino le linee vicine al mare, merita di essere considerata anche dagli enti locali per un loro contributo. Le Ferrovie non si rifiuteranno di compiere pur loro un sacrificio, oltre la spesa necessaria per le proprie esigenze di esercizio, nella consapevolezza che la compromissione di problemi turistici di così alto peso rappresenta una compromissione e un pregiudizio di tutta l'economia generale; il che va evitato. Accetto pure come raccomandazione i due ordini del giorno dei senatori Dardanelli ed altri.

Per il primo ordine del giorno del senatore Angelilli, che riguarda la sistemazione degli scali di Civitavecchia, essendo la materia di competenza del Ministero dei lavori pubblici, non posso che sollecitare il titolare di quel Dicastero.

ANGELILLI. Ma la sistemazione della stazione di Civitavecchia è di sua competenza.

MATTARELLA, Ministro dei trasporti. Senatore Angelilli, non mi deve far venir meno all'impegno che ho assunto di essere discreto e riservato sulle singole opere. Per quanto concerne il secondo ordine del giorno del senatore Angelilli che impegna il Governo ad accettare quanto precisato nell'articolo 1 della legge 6 ottobre 1950, sono d'accordo con il senatore Angelilli per cui accetto l'ordine del giorno. Accetto come raccomandazione invece gli ordini del giorno dei senatori Criscuoli ed altri e del senatore Fenoaltea. Da ultimo, per quanto riguarda l'ordine del giorno del senatore Ottolenghi, ho già risposto in sede di discussione generale.

P R E S I D E N T E. Passiamo allora all'esame degli articoli del disegno di legge. Se ne dia lettura.

G E N C O, *Segretario*:

Art. 1.

L'Azienda delle ferrovie dello Stato è autorizzata a predisporre un piano decennale di opere e costruzioni per il rinnovamento, il riclassamento, l'ammodernamento e il potenziamento dei mezzi d'esercizio, delle linee e degli impianti della rete, per l'importo presunto di 1.500 miliardi di lire.

Il piano sarà realizzato in due fasi, ciascuna della durata di un quinquennio.

(È approvato).

Art. 2.

Per la realizzazione della prima fase del piano, l'Azienda delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere impegni fino a concorrenza della somma di lire 800 miliardi, fermo restando che i relativi pagamenti saranno regolati in modo da non superare i limiti delle somme che verranno iscritte nella parte straordinaria del bilancio della stessa Azienda ferroviaria, in ragione di:

lire 130 miliardi	nell'esercizio	1962-63
» 150	* »	» 1963-64
» 160	»	» 1964-65
» 180	»	» 1965-66
» 180	»	» 1966-67

Entro il 30 giugno 1966 il Ministro dei trasporti, d'intesa coi Ministri del bilancio e del tesoro, presenterà al Parlamento una relazione sull'esecuzione data nel quadriennio al piano, formulando, previo parere del Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato e nel quadro della programmazione generale, le proposte per gli interventi e la spesa per il secondo piano quinquennale.

(È approvato).

Art. 3.

Il piano per il primo quinquennio sarà approvato con decreto del Ministro dei tra-

sporti di concerto con i Ministri del bilancio e del tesoro, previo parere del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Esso può essere articolato in piani parziali redatti distintamente per i singoli settori di cui all'articolo 4 e approvati con separati decreti.

Nella stessa forma saranno approvate le eventuali variazioni.

Con la relazione economica generale del 1963 sarà data comunicazione al Parlamento del piano.

Il Ministro dei trasporti darà inoltre comunicazione ogni anno, in allegato al bilancio dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, dello stato di avanzamento delle opere e delle forniture contemplate nel piano stesso, al 31 dicembre dell'anno precedente.

(È approvato).

Art. 4.

Nella prima fase del piano, saranno destinati:

a) lire 320 miliardi al rinnovamento, riclassamento, potenziamento e ammodernamento del materiale rotabile;

b) lire 100 miliardi al rinnovamento, riclassamento, potenziamento e ammodernamento degli impianti di armamento;

c) lire 40 miliardi alla costruzione di alloggi patrimoniali ed economici per i ferrovieri e di alloggi raggruppati per il personale di linea;

d) lire 5 miliardi al graduale aumento di capitale delle società di cui l'Azienda ferroviaria detiene una partecipazione azionaria, allo scopo di promuovere il potenziamento delle attrezzature destinate all'esercizio dei servizi automobilistici nonché dei servizi complementari e accessori dell'esercizio ferroviario.

Le restanti disponibilità saranno ripartite, secondo rigorosi criteri di priorità, tra le altre opere necessarie per aumentare la sicurezza dell'esercizio, per migliorare i trasporti operai di massa, per migliorarne l'efficienza, per accrescere la potenzialità delle linee e degli scali, per migliorare i servizi accessori,

per migliorare l'istruzione professionale del personale, per completare l'elettrificazione delle linee, per ammodernare e potenziare le officine, i depositi nonchè gli altri impianti strettamente e direttamente legati all'efficienza e alla sicurezza dell'esercizio.

(È approvato).

Art. 5.

I fondi occorrenti al finanziamento della spesa di lire 800 miliardi saranno provveduti con operazioni di credito.

A tal fine l'Azienda ferroviaria è autorizzata a contrarre mutui, anche obbligazionari, da collocarsi sia all'interno sia all'estero, a mano a mano che se ne presenterà il bisogno e fino a concorrenza di un ricavo netto complessivo pari alla occorrente somma di lire 800 miliardi.

(È approvato).

Art. 6.

I mutui di cui al precedente articolo 5 saranno contratti nelle forme, alle condizioni e con le modalità che verranno stabilite con apposite convenzioni da stipularsi tra l'Azienda delle ferrovie dello Stato e gli Enti mutuanti, con l'intervento del Ministro del tesoro e da approvarsi con decreto del Ministro stesso.

Il servizio dei mutui sarà assunto dall'Azienda delle ferrovie dello Stato a partire, per ciascun mutuo, dall'esercizio finanziario nel quale il mutuo stesso sarà stato contratto. Le rate di interessi e ammortamento saranno iscritte, con distinta imputazione, nei bilanci della stessa Azienda e specificatamente vincolate a favore dell'Ente mutuante.

(È approvato).

Art. 7.

Le rate di ammortamento in conto capitale dei mutui da contrarre in applicazione della presente legge saranno rimborsate dal Ministero del tesoro all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e saranno, pertan-

to, iscritte negli statuti di previsione della spesa di detto Ministero e, correlativamente, negli statuti di previsione dell'entrata della Azienda ferroviaria.

Alla stessa Azienda ferroviaria compete pure il rimborso delle rate di ammortamento in conto capitale dei mutui che siano stati o debbano essere contratti in applicazione di precedenti specifiche autorizzazioni di legge.

(È approvato).

Art. 8.

Le operazioni di mutuo di cui ai precedenti articoli e tutti gli atti ad esse inerenti sono esenti da ogni imposta e tassa, compresa la quota di abbonamento di cui all'articolo 8 del regio decreto-legge 2 settembre 1919, n. 1627, convertito nella legge 14 aprile 1921, n. 488.

(È approvato).

Art. 9.

È fatto obbligo all'Azienda delle ferrovie dello Stato, a modifica di quanto disposto dall'articolo 2 della legge 6 ottobre 1950, n. 835, di eseguire, almeno fino alla concorrenza della somma di 320 miliardi, opere e forniture per il rinnovamento, il riclassamento, l'ammodernamento e il potenziamento delle linee e degli impianti ferroviari dell'Italia meridionale e insulare, nonchè dei mezzi di esercizio destinati ai servizi delle linee e degli impianti medesimi.

Le forniture e le lavorazioni occorrenti per l'esecuzione delle opere previste dal precedente comma sono riservate, sulla base dei prezzi risultanti dalle gare e trattative a carattere nazionale, agli stabilimenti industriali dell'Italia meridionale ed insulare che sono obbligati ad acquistare dalle industrie delle stesse regioni i macchinari, gli accessori, i semilavorati ed i finimenti loro occorrenti per l'espletamento delle commesse acquisite.

In ogni caso le forniture di materiale rotabile non potranno essere d'importo infe-

riore ai due quinti della relativa spesa complessiva.

(È approvato).

Art. 10.

Le norme di cui ai primi sei commi dell'articolo 20 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificate dall'articolo 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372, dall'articolo 9 del regio decreto-legge 21 giugno 1941, n. 571, dall'articolo 1 della legge 22 novembre 1956, n. 1337, e dagli articoli 4 e 5 della legge 21 marzo 1958, n. 289, sono sostituite dalle seguenti, a partire dall'esercizio finanziario 1962-63.

Sono spese ordinarie di esercizio quelle concernenti il personale, i combustibili e l'energia elettrica, la manutenzione delle linee e relative pertinenze, dei fabbricati, degli impianti fissi, del materiale rotabile, delle navi traghetto e degli altri mezzi di esercizio, ed in genere tutte le altre spese riguardanti l'esercizio ferroviario.

Sono spese complementari di esercizio quelle:

a) per il rinnovamento delle linee e relative pertinenze, dei fabbricati e degli impianti fissi;

b) per il rinnovamento del materiale rotabile e delle navi traghetto;

c) per il rinnovamento del materiale di esercizio;

d) per le migliorie di carattere patrimoniale.

Per la manutenzione delle linee e relative pertinenze, dei fabbricati e degli impianti fissi, e per la manutenzione e riparazione del materiale rotabile, delle navi-traghetto e degli altri mezzi di esercizio, verrà stanziata in bilancio una somma non inferiore al 20 per cento dei prodotti del traffico.

Per le spese di rinnovamento di cui alle lettere a), b) e c) del terzo comma del presente articolo, verrà stanziata in bilancio una somma non inferiore al 10 per cento dei prodotti del traffico.

(È approvato).

Art. 11.

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

(È approvato).

P R E S I D E N T E . Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Annunzio di interpellanze

P R E S I D E N T E . Si dia lettura delle interpellanze pervenute alla Presidenza.

G E N C O , *Segretario:*

Al Ministro della pubblica istruzione, per conoscere se in relazione ai problemi ed alle necessità posti dallo sviluppo economico ed industriale della Puglia non ritenga necessario trasformare in Politecnico la Facoltà d'ingegneria della Università di Bari completandola con le sezioni mancanti d'ingegneria industriale e chimica e con la Facoltà di architettura.

Lo sviluppo in corso delle zone industriali di Bari, Brindisi e Taranto e la costituzione di grandi complessi nelle medesime città rendono indifferibile ed urgente il potenziamento di un adeguato strumento di preparazione professionale ad alto livello (559).

MASCIALE, PAPALIA

Al Ministro dell'interno, per conoscere quali provvedimenti intenda prendere e promuovere per prevenire e reprimere le spedizioni provocatorie, opera di organizzazioni fasciste, come quella perpetrata sabato 14 aprile 1962, in occasione della riunione tenuta alla sala Brancaccio per la libertà del popolo spagnolo. Vittime particolari di aggressioni codarde furono Ernesto Rossi, Altiero Spinelli e l'onorevole Giancarlo Pajetta. La

frequenza degli attentati in ogni parte d'Italia, le prepotenze esercitate nelle scuole, l'arroganza ed il proposito intimidatorio, portato sul piano nazionale, di questi epigoni di un triste passato, meritano, a parere degli interpellanti, la più attenta considerazione da parte del Governo, così come meritano il severo giudizio della Magistratura (560).

PARRI, BARBARESCHI, JODICE, SOLARI, BUSONI, BONAFINI, PALUMBO Giuseppina, GATTO, ARNAUDI, LUSSU, BANFI, SANSONE, MASCIALE, TOLLOY, IORIO, MACAGGI, FENOALTEA, BARDELLINI, OTTOLENGHI, TIBALDI, CALEFFI.

Ai Ministri dell'industria e del commercio, dei trasporti e del tesoro, relativamente alle notizie giornalistiche, secondo le quali l'Associazione delle imprese assicurative avrebbe stabilito un aumento indiscriminato delle polizze in materia di responsabilità civile sino al 30 per cento, col pieno consenso del Ministero competente che avrebbe garantito l'approvazione degli aumenti stessi da parte degli organi preposti a tale settore, si chiede che il Governo informi il Parlamento dei motivi che lo avrebbero indotto ad approvare le richieste delle Imprese assicuratrici che non trovano nessun fondamento nè economico e tanto meno morale ove si consideri l'ampiezza degli utili sin qui percepiti testimoniata sia dai dividendi distribuiti, sia dall'elevata altezza delle quotazioni in Borsa dei loro titoli rappresentativi, infine dalla smisurata espansione dei loro beni patrimoniali.

Inoltre si domanda al Governo quando riterrà opportuno, sull'esempio di Paesi confinanti, quali Svizzera e Francia, di creare un sistema di assicurazione obbligatoria in materia di responsabilità civile che garantisca finalmente un risarcimento minimo ed immediato delle vittime degli incidenti stradali.

Al riguardo si ricorda al Governo che nel nostro Paese, sin dal 1919, esiste un Ente assicurativo di Stato al quale si è affidata anche la gestione delle costruzioni edilizie (I.N.A.-Casa) ma non la naturale e legittima attribuzione che ad esso Istituto compe-

te, nell'interesse di tutti i cittadini, che, nel settore assicurativo ed in particolare in quello della responsabilità civile delle auto si trovano esposti al più insano ed ingordo taglieggiamento da parte delle Società assicuratrici, senza quei controlli che lo Stato sarebbe tenuto ad esercitare in un settore di così ampia importanza sociale (561).

RODA, VACCARO

Annunzio di interrogazioni

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

GENCIO, Segretario:

Al Ministro dei lavori pubblici, per conoscere:

a) se sia vero che la Sezione urbanistica del Consiglio superiore dei lavori pubblici, prima di formulare il parere che ha preceduto il voto sul piano regolatore generale per la città di Napoli, non ha sentito la necessità di ascoltare ufficialmente l'Amministrazione comunale attraverso i suoi tecnici e gli estensori del Piano a completamento, o in mancanza, delle conferenze di servizio per ottenere chiarimenti e giustificazioni in modo da instaurare a fin di bene, una collaborazione che forse poteva portare a migliori conclusioni.

Pare anzi che recentemente i rappresentanti dell'Amministrazione comunale non siano stati nemmeno ricevuti;

b) se sia vero invece che sono stati richiesti pareri a titolo personale ed in tal caso si desidera sapere a chi e per quale motivo dal momento che sono stati ignorati non solo i diretti interessati ma anche i voti espressi unanimemente da tutte le categorie cittadine, amministrative, economiche, sindacali, politiche e professionali che affermavano la necessità per Napoli di avere finalmente un piano regolatore ed un moderno regolamento edilizio.

Se le notizie che si apprendono sono esatte tale inusitato comportamento, in defini-

tiva, si è risolto in un grave danno per la città di Napoli che allo stato non dispone di un piano regolatore efficiente nè di un regolamento edilizio aggiornato, con il risultato che giacciono inevase presso gli Uffici del Comune centinaia di licenze edilizie per l'importo di alcuni miliardi, mentre cresce il disordine nel campo delle costruzioni ed aumentano i disoccupati (1411).

D'ALBORA

*Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta*

Al Presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno ed al Ministro dell'agricoltura e delle foreste, premesso che, per disposto della legge 25 luglio 1952, n. 991, l'azienda di Stato per le foreste demaniali è autorizzata ad acquistare terreni nudi, cespugliati o anche parzialmente boscati, atti al rimboschimento ed alla formazione di prati e pascoli fino al limite di spesa annua di un miliardo di lire e che possono essere espropriati i terreni comunque rimboscati a totale carico dello Stato;

che, per l'ultimo comma dell'articolo 1 della legge 26 novembre 1955, in Calabria, la stessa azienda agli effetti dell'attuazione del piano organico di opere straordinarie per la sistemazione idraulico forestale dei corsi d'acqua e dei bacini montani, per la stabilità delle pendici e per la bonifica montana e valliva, può acquistare terreni degradati da destinare al rimboschimento;

che tali acquisti si intendono in aggiunta e integrazione di tutti gli altri, sia pure simili, derivanti da leggi esistenti, nonchè di quelli a carico della Cassa per il Mezzogiorno;

ritenuto che finora dette norme di legge non sono state applicate o lo sono state in modo del tutto irrisorio per cui permane ancora la situazione che il legislatore si proponeva di modificare anche agli effetti della difesa del suolo,

chiede di sapere se e quali disposizioni intendano dare perche finalmente dette nor-

me di legge diventino operanti (*già interp.* n. 181) (3011).

SPEZZANO

Al Ministro delle finanze, per sapere se, anche per corrispondere alle legittime sollecitazioni dell'Amministrazione comunale di Pomarance, abbia invitato il secondo Ufficio distrettuale delle imposte dirette di Roma a definire senza ulteriori ritardi le partite ancora in contestazione con la « Larderello S. p. A. » relative agli anni 1951 e seguenti e a procedere all'accertamento degli esercizi successivi al 1955, e ciò tenendo conto degli elementi ben noti relativi all'incremento produttivo dell'Azienda, il tutto per la più sollecita iscrizione a ruolo degli accertamenti a soddisfazione delle giuste attese fra l'altro anche dell'Amministrazione comunale di Pomarance che dai lunghi ritardi frapposti a tali incombenze subisce danni rilevanti che si ripercuotono nello svolgimento di tutta la propria attività (3012).

TERRACINI

Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se corrisponda a verità quanto è apparso replicatamente sulla stampa circa le condizioni nelle quali sarebbe ridotto il Parco nazionale dell'Abruzzo. Secondo tali rilievi, il direttore dell'Ente autonomo cui furono affidate mansioni di protezione di così ricca fauna anche se assolutamente digiuno di scienze naturali e di zoologia in particolare, per il fatto di risiedere a grande distanza dal Parco, che dovrebbe essere oggetto delle sue premure, lo avrebbe lasciato cadere in uno stato di quasi completo abbandono, con spopolamento di animali per il diffuso bracconaggio che vi è praticato.

Nell'interno del Parco vi sarebbero costruzioni rifugio da lungo tempo iniziate e non ultimate, e con la tenue mancia di lire 500 e con un compiacente biglietto da visita si può essere autorizzati alla caccia alla lepore, mentre le volpi sarebbero riservate alle amorevoli ma non disinteressate cure dei guardiani.

L'interrogante chiede se non sia possibile una severa inchiesta dell'onorevole Ministro

per stabilire quali sono le effettive condizioni di questo magnifico Parco, che rappresenta un patrimonio di ragguardevole valore anche per il suo richiamo turistico (3013).

BARDELLINI

Ai Ministri dei lavori pubblici e della pubblica istruzione, per sapere se sono a conoscenza dei seguenti fatti:

da molto tempo l'Amministrazione del Comune di Badolato, in provincia di Catanzaro, ha chiesto la costruzione di un edificio per una scuola di avviamento professionale.

Dopo la scelta del suolo, approvata dalla Commissione didattica provinciale, il progetto esecutivo di tale edificio, per l'importo di 142 milioni di lire, veniva trasmesso, con il parere favorevole del Genio civile, al Provveditorato alle Opere pubbliche per la Calabria. Ma il Comitato tecnico amministrativo di detto Provveditorato ne rinviava l'approvazione, affermando che bisognava determinare in maniera definitiva la zona dove l'edificio doveva sorgere e pretendendo che tale zona fosse ubicata nell'abitato di Badolato Superiore, anzichè in quello di Badolato Marina, così come previsto dal progetto e deliberato dal Comune.

Decisione questa che, oltre ad apparire illegittima perchè in contrasto con un deliberato dell'Amministrazione comunale valutato ed approvato dagli organi di tutela e sul quale la stessa autorità didattica provinciale aveva dato parere favorevole, è inaccettabile nel merito perchè praticamente inattuabile.

È noto, infatti, che il suolo su cui è costruito il centro abitato di Badolato Superiore, costituito da terreni in pieno disfacimento geologico ed in stato di smottamento, ed eroso da due torrenti, è in continuo preoccupante e progressivo movimento.

Già fin dal 1911 con la legge del 3 aprile n. 311, Badolato Superiore fu, per questi motivi, dichiarato in pericolo ed incluso nell'elenco degli abitati da trasferire. Da allora ad oggi, anche a causa del terremoto del 1947 e delle successive alluvioni del 1951 e del 1953, le condizioni di stabilità di tale

centro abitato si sono così aggravate da costringere la Prefettura a notificare, con nota del 22 gennaio 1954, n. 613, l'ordine di sgombero di molte case, e ciò in ottemperanza a disposizioni emanate dal Genio civile preoccupato della possibilità di ulteriori franamenti e slittamenti del terreno.

Fu proprio a causa di tale constatata instabilità che le Autorità tecniche e amministrative della provincia hanno sempre opposto un costante divieto perchè edifici di interesse pubblico venissero costruiti a Badolato Superiore.

Così è avvenuto per le case I.N.A., per il carcere mandamentale, per gli alloggi degli alluvionati, costruzioni queste che sono state realizzate a Badolato Marina.

È in base a questo stato di fatto che il Ministero dei lavori pubblici ha disposto lo spostamento di un primo nucleo di popolazione (1.500 abitanti) da Badolato Superiore a Badolato Marina, ed ha già approvato un piano regolatore di Badolato Marina per trasferire in questa località altre centinaia di famiglie di Badolato Superiore.

In tale situazione e con tali precedenti, quando cioè la gran parte della popolazione di Badolato Superiore è destinata a trasferirsi a Badolato Marina, non può essere accettata l'idea di costruire un edificio scolastico a Badolato Superiore, che a sua volta è destinato, come centro abitato, a scomparire.

L'unico motivo addotto per giustificare la proposta del Comitato tecnico amministrativo del Provveditorato alle opere pubbliche, secondo il quale, costruendo l'edificio in Badolato Marina, 88 alunni residenti in Badolato Superiore non avrebbero la possibilità di fruire di una scuola attrezzata e vicina, assolutamente non regge per i fatti e le considerazioni sopra esposte. Alla esigenza di 88 alunni si può facilmente venire incontro istituendo, come avviene in molti comuni d'Italia, un autoservizio scolastico fra Badolato Superiore e Badolato Marina, situati, del resto, a soli 7 chilometri di distanza.

Tutta la popolazione di Badolato Superiore è del parere che l'edificio scolastico venga costruito in Badolato Marina, eccezion fatta

per qualche persona interessata a mantenere il monopolio dell'istruzione privata.

Per tutto quanto sopra esposto l'interrogante chiede se i Ministri non intendano intervenire prontamente perchè il Comitato tecnico amministrativo del Provveditorato in parola autorizzi subito la costruzione dell'edificio scolastico succitato, secondo il progetto già approvato e sull'area prescelta in Badolato Marina (3014).

DE LUCA Luca, DE SIMONE

Ordine del giorno
per le sedute di mercoledì 18 aprile 1962

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi domani, mercoledì 18 aprile, in due sedute pubbliche, la prima alle ore 9,30 e la

seconda alle ore 16,30, con il seguente ordine del giorno:

Discussione dei disegni di legge:

1. Revisione dei film e dei lavori teatrali (478-B) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

2. Deputati DE MARZI Fernando ed altri e GORRERI ed altri. — Disciplina dell'attività di barbiere, parrucchiere ed affini (813) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

La seduta è tolta (ore 23,25).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari