

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

635^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

VENERDÌ 26 OTTOBRE 1962

(Antimeridiana)

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

INDICE

DISEGNI DI LEGGE:

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1963 »
(2190) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione):

PRESIDENTE	Pag. 29645 e passim
BUIZZA	29671
CAROLI	29675
* GENCO	29661
IMPERIALE	29647, 29657
MATTARELLA, <i>Ministro dei trasporti</i>	29657
OTTOLENGHI	29642
PAJETTA	29676
PENNAVARIA	29657
PESSI	29631
VENUDO	29668
ZACCARI	29638
ZANE	29664

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

Presidenza del Presidente MERZAGORA

P R E S I D E N T E . La seduta è aperta (ore 9,30).

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

G E N C O , *Segretario, dà lettura del processo verbale.*

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

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1963 » (2190)
(Approvato dalla Camera dei deputati)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1963 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Primo iscritto a parlare è il senatore Pesi. Ne ha facoltà.

P E S S I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, discutiamo quest'anno il bilancio dei Trasporti dopo che in quest'Aula, come anche nell'altro ramo del Parlamento, alcuni mesi fa è stato discusso il Piano finanziario per il potenziamento e l'ammodernamento delle ferrovie dello Stato. In quella occasione molte cose giuste sono state dette sia al Senato che alla Camera, ed io intendo perciò puntualizzare solo alcune delle cose già dette di carattere generale ed altre di carattere più specifico, regionale, che riguardano le zone da dove io provengo. Comunque, pur trattando proble-

mi di carattere più specifico, intendo inquadrarli nell'aspetto più generale di tutto il settore dei trasporti ferroviari in Italia.

Il « Piano » discusso poneva un considerevole impegno finanziario da parte del Governo per le necessità immediate del miglioramento delle ferrovie e soprattutto in base alle prospettive di un accrescimento di tali necessità per lo sviluppo del nostro Paese che vede il bisogno di accelerare sempre più il ritmo della distribuzione delle merci.

Il « Piano » e gli altri provvedimenti che lo affiancano migliorano, senza dubbio, la situazione delle ferrovie italiane, ne rammodernano le attrezzature fisse e quelle mobili; tuttavia noi consideriamo che il problema dei trasporti ferroviari può essere opportunamente risolto se affrontato nel contesto di tutto il problema dei trasporti pubblici. Riteniamo che le misure già adottate, le quali di per se stesse sono molto importanti, abbiano bisogno di essere inserite in un piano organico più generale e più vasto di miglioramento di tutto il sistema dei trasporti italiani.

L'indirizzo che ispira la politica dei trasporti è determinante per l'avvenire economico del nostro Paese, anche perchè la funzione dei trasporti in Italia diventa oggi più importante, direi essenziale, nel momento in cui l'attuale Governo sta elaborando un programma di ripresa economica generale, per un più vasto sviluppo di tutta la Nazione. Tale indirizzo deve essere innovatore, moderno in tutte le sue espressioni per poter rispondere alle esigenze del Paese; e il problema dei trasporti perciò, pur nella sua complessità, non deve rappresentare un ostacolo alla realizzazione dei programmi economici elaborati o in via di elaborazione da parte del Governo. Al contrario, i trasporti in generale e in particolare quelli ferroviari, debbono divenire un valido stru-

mento per la realizzazione della politica economica di questo Governo.

Malgrado gli abbandoni che nel campo dei trasporti ferroviari si debbono lamentare per il passato, noi riteniamo che a tutt'oggi le ferrovie siano ancora lo strumento più efficace e il mezzo più idoneo per il trasporto dei prodotti agricoli e industriali oltre che per il trasporto delle persone da un punto all'altro della Penisola. Riteniamo altresì che non vi possa essere sviluppo nel Meridione, nè progresso delle aree arretrate, che costituiscono uno degli elementi fondamentali per la ripresa e per un passo in avanti di tutta la nostra economia, se non si rinnovano a fondo le attrezzature ferroviarie, se non si ammodernano i sistemi funzionali delle ferrovie, se non si potenziano e non si migliorano le capacità di servizio delle ferrovie stesse. Non mi dilungherò a ripetere quanto già è stato detto altre volte ma enuncerò solo alcune questioni. Primo: la necessità di arrivare ad un coordinamento delle attività tra i sei Ministeri che si interessano di trasporti, al fine di giungere ad una unica visione direzionale di tutto il settore dei trasporti. Secondo: una politica che aiuti e sostenga i trasporti di massa, le iniziative dello Stato e le iniziative in questo campo degli enti locali. Terzo: migliorare ed aumentare i quadri tecnici di tutta l'Azienda ferroviaria, mediante l'adozione di misure che favoriscano l'afflusso di giovani ingegneri, di giovani tecnici nell'Azienda. Quarto: creare nei compartimenti delle scuole professionali per aumentare la qualifica di un numero sempre più grande di dipendenti dell'azienda.

Lei sa, signor Ministro, che, a causa della grave carenza di personale specializzato nelle ferrovie dello Stato, nei vari compartimenti è andato sviluppandosi nel tempo il grave abuso di sommarie abilitazioni di semplici manovali per servizi di scambi o per servizi che richiederebbero una qualificazione ed anche una capacità superiore a quella che essi hanno.

Questo è un inconveniente pieno di gravi pericoli per il funzionamento delle stesse ferrovie. Quinto: noi riteniamo che si deb-

bano eliminare al più presto tutte le strozzature esistenti, soprattutto nel Nord e nel Centro, perchè non si può portare un serio contributo allo sviluppo di tutta la rete ferroviaria, se non si eliminano queste strozzature nei punti principali e fondamentali della produzione del nostro Paese.

Detto questo, signor Ministro, vorrei ora brevemente trattare alcune questioni inerenti alla grave, critica situazione delle ferrovie in Liguria. Non vorrei che nè da parte sua nè da parte dei colleghi si pensasse che questo ciò io faccio quasi per dovere, dato che io sono un parlamentare di quella regione, ma vorrei piuttosto che ciò fosse inteso come un apporto che io vorrei dare, e vorrei darlo anche a nome di tutti coloro che si interessano di questa questione nella mia regione, alla soluzione del problema ferroviario nazionale.

Io credo che sia ampiamente riconosciuta l'importanza che ha la regione ligure nella vita economica e sociale del nostro Paese. Del resto è stato ripetutamente affermato, che, per l'applicazione del piano finanziario, si debba compiere un'analisi accurata dei bisogni e delle necessità per garantire un impegno e un investimento, che anche sul piano territoriale, dia priorità a quelle regioni e a quei settori che maggiormente avvertono le strozzature nell'attuale situazione ferroviaria. Ora non vi è dubbio alcuno che il compartimento ferroviario di Genova, pur essendo tra i più piccoli come estensione chilometrica — credo che sia 480 chilometri — rappresenta una delle arterie più vitali della Nazione, per l'intenso traffico che esso sviluppa. Basti considerare che a Genova esiste il porto più importante di tutti i porti nazionali ed anche il più importante del Mediterraneo e che ad esso fanno capo i traffici via mare di tutto il nord Italia ed anche di altre nazioni, come ad esempio la Svizzera.

A Genova, poi, esiste una grande zona industriale che sviluppa un forte commercio che ha, e che sempre più deve avere, dei collegamenti stabili con Torino e Milano. Genova Torino e Milano, insieme, formano il famoso triangolo industriale d'Italia, che svolge indubbiamente la più gran-

de attività industriale e commerciale del Paese.

Vi sono poi le due riviere, del Ponente e del Levante, con i numerosi centri balneari, con contatti diretti con la Francia, che affrontano un notevole afflusso di turisti.

È proprio per la caratteristica industriale e portuale di Genova che dai centri vicini, da tutte le zone confinanti con Genova, confluiscono giornalmente migliaia e migliaia di lavoratori, di tecnici, di professionisti, che hanno bisogno di un servizio ferroviario idoneo, che permetta loro di raggiungere i posti di lavoro in città.

Un'idea del traffico del compartimento di Genova è data dagli incassi registrati nel 1961: la media mensile fu di circa 760 milioni di lire per il servizio viaggiatori e di 800 milioni di lire circa per il servizio merci. La quantità di tonnellate di merci trasportate è più grande nel compartimento di Genova che in ognuno degli altri compartimenti d'Italia; questo essenzialmente a causa del traffico che deriva dall'attività del porto.

Se è vero che, dopo la guerra, nel compartimento di Genova sono stati compiuti dai tecnici e dai lavoratori alcuni sforzi per ripristinare il servizio, e che il compartimento di Genova, direi con molta competenza ed anche con impegno — pur nelle ristrettezze del bilancio — ha rinnovato il materiale rotabile e l'armamento in certi tratti di linea, nel complesso, tuttavia, tutte le attrezzature e tutte le linee ferroviarie del compartimento di Genova sono vecchie e inadeguate.

Lei, signor Ministro, lo saprà meglio di me, perchè avrà ricevuto, indubbiamente, le relazioni e gli studi fatti recentemente sia dal compartimento di Genova, sia dalla Camera di commercio, sia dalle organizzazioni sindacali.

Tale situazione, provoca super affollamento sui treni, irregolarità del loro andamento e grave pericolo di sinistri, come purtroppo abbiamo potuto registrare nel recente passato.

In Liguria, cosa quasi impensabile e incomprendibile, vi sono problemi ferroviari

non risolti, che sono stati impostati da oltre cinquant'anni.

Basti ricordare che la legge del 1908 decideva la realizzazione di tre linee ferroviarie: la Roma-Napoli, la Bologna-Firenze, la Tortona-Genova. Le prime due vennero realizzate per la terza vennero, invece, realizzati solo alcuni tratti di linea, cioè la Tortona-Arquata; mentre l'opera principale, vale a dire la galleria dell'attraversamento dell'Appennino, non venne mai realizzata.

Ora, signor Ministro, lei comprende quanto sia urgente la realizzazione di quest'opera, che ridurrebbe notevolmente il percorso della linea Genova-Torino, l'importanza della quale non devo io sottolineare.

Oggi la realizzazione di questa linea — sebbene, purtroppo, in ritardo — potrebbe essere attuata con criteri tecnici moderni e con una pendenza minima, la qual cosa permetterebbe di ottenere anche una sensibile riduzione nelle spese di servizio, per il traino di maggior peso; permetterebbe, inoltre, di far percorrere la strada da un maggior numero di treni e con maggiore velocità. Si calcola, dagli studi fatti dai competenti, che quest'opera solo su questa linea, farebbe risparmiare circa 490-500 milioni all'anno.

In questi ultimi mesi da parte degli organi locali genovesi, sono stati appunto approntati degli studi. Da essi è venuta fuori una situazione grave, preoccupante per l'attività attuale delle ferrovie e soprattutto per quella futura. Anche la stampa, non soltanto locale ma nazionale, si è interessata del problema. C'è scarsità di treni in circolazione, in rapporto al fabbisogno; d'altra parte, non possono essere ulteriormente aumentati, perchè le linee, nella condizione in cui si trovano ora, non sopporterebbero un traffico maggiore.

Se noi consideriamo che la zona industriale di Arquata è in via di ampio e rapido sviluppo perchè si stanno creando grossi complessi e che richiede un permanente rapido collegamento con le industrie di Genova e con il porto; se si considera che a Genova sta avvenendo un ampliamento considerevole della produzione siderurgica, che deve rispondere alle richieste di Milano, di Torino

e di altre zone del Paese; se si considera che vi è un continuo aumento del traffico nel porto di Genova (si pensi che in cinque anni il carico e scarico di merci è raddoppiato), noi ci rendiamo subito conto che fra non molto, se non si prendono dei provvedimenti radicali e profondi, le ferrovie della Liguria si troveranno a non poter rispondere alle necessità.

Mi si raccontava giorni fa da alcuni tecnici e lavoratori del compartimento che, quando si presenta la necessità di effettuare qualche treno straordinario, nascono grossi problemi, perchè mancano le locomotive e il personale. Qualche volta si sono anche risolti gravi problemi di questo tipo, ma quando lo si è fatto è stato soltanto per l'abnegazione e l'attaccamento al servizio dei lavoratori del compartimento.

Su alcuni tratti vi sono treni che si muovono a velocità terribilmente bassa. Ciò è dovuto alla caratteristica dei tracciati, alle numerose fermate, ma anche alle stesse attrezzature ferroviarie.

Ora, onorevoli colleghi, quali linee ferroviarie collegano Genova, il suo porto, col il nord d'Italia? Queste linee sono tre: la Genova-Pontedecimo-Busalla, la Genova-Mignanego-Ronco, la Genova-Ovada-Alessandria. La prima è una vecchia linea con una fortissima pendenza, del 35 per cento; è scarsamente utilizzata dal compartimento, perchè richiede un forte dispendio di mezzi di locomozione, un gran numero di personale e costa molto. Tra Ronco e Isola tale linea è ancora ad un solo binario. La seconda è una linea migliore, a doppio binario, con pendenza del 18 per cento; essa però da sola non può sopprimere a tutto il traffico verso il nord, e neppure quando su questa linea sarà attuata la trazione a fase continua essa risponderà alle esigenze dell'aumento del grosso traffico. La terza è anch'essa una linea con un armamento ed un'attrezzatura molto vecchi. E questa non viene utilizzata perchè non è idonea per il traffico intenso e celere: su di essa circolano solo treni viaggiatori, che sono impostati ad una velocità non superiore ai 50 chilometri orari.

Questa è la situazione dei collegamenti ferroviari di Genova col nord d'Italia.

Vi sono poi le due linee delle Riviere: quella del Levante e quella del Ponente. Ora, queste linee hanno in comune alcune caratteristiche: prima di tutto sono ambedue disseminate di molte gallerie e passaggi a livello, e ciò rallenta notevolmente la velocità dei treni; in secondo luogo, queste linee hanno tutte e due ancora tratti a semplice binario: cosa incomprensibile, che provoca ritardi enormi ai treni merci e viaggiatori, soprattutto nei periodi di maggior traffico, perchè un treno deve fermarsi e stazionare lungo la linea per lasciar passare un altro treno. Sono poi, queste linee, ubicate tutte e due sul litorale, e quindi battute da mareggiate e danneggiate nelle attrezzature, ed hanno bisogno per ciò, per la loro ubicazione, di maggior personale, di maggiori riparazioni di quanto non avrebbero bisogno se fossero ubicate diversamente.

Ora, sulla linea del Levante è stato da non molto portato a termine il raddoppio del binario Corniglia-Monterosso. La linea del Levante è quella — per chiarire ai colleghi — che da Genova viene verso La Spezia e verso Roma. Ora, gli effetti di questa realizzazione saranno però scarsi, se non viene completato il raddoppio dell'intera linea. I problemi principali, quindi, che riguardano le comunicazioni ferroviarie col Levante e che devono essere risolti al più presto, signor Ministro, perchè non si può tollerare oltre una situazione del genere, sono questi: primo, il raddoppio del binario fino a Monterosso; secondo, il potenziamento della linea mediante la messa in opera del blocco automatico nell'intero tratto Genova-La Spezia. Così si incomincerebbe a dare a questa linea la possibilità di funzionare meglio.

Per quanto si riferisce alla linea ferroviaria, invece, della Riviera del Ponente, che è quella che collega Genova con Savona, Imperia e la Francia, la situazione è gravissima. Onorevoli colleghi, si deve sapere che questa linea Genova-Ventimiglia, lunga 150 chilometri, ha 117 chilometri che sono tuttora a semplice binario. Questa è una via di comunicazione di primario interesse internazionale, di carattere industriale, di carattere commerciale e di carattere turistico. Se noi ci prospettiamo solo un possi-

bile sviluppo dei traffici commerciali attraverso il M.E.C., comprendiamo subito la grande importanza che ha la linea ferroviaria Genova-Ventimiglia. Essa deve rispondere alle caratteristiche tecniche, di una direttissima rapida, idonea al grande traffico internazionale. Inoltre, questa linea interessa direttamente la Liguria, il Piemonte e la Lombardia, ed ha necessità di un'impostazione e di un rinnovo radicali e completi. Ecco perchè il semplice raddoppio di questa linea, oggi non risponderebbe più alle necessità immediate, e soprattutto a quelle immediatamente future: non eviterebbe le numerose interruzioni che su di essa vi sono, provocate tutti gli anni dalle frane continue e dalle mareggiate. Credo che non passi un inverno, non passi un'annata che non vi sia qualche frana su questa linea, che interrompa per qualche giorno il traffico. È necessario perciò realizzare con la massima urgenza il raddoppio della linea, ma anche lo spostamento a monte dei binari, perchè queste sono le condizioni per renderla veramente una linea efficiente ed idonea. Del resto, ciò è stato fatto per il tratto Savona-Varazze. Ma intanto, signor Ministro, noi crediamo che sia necessario affrontare subito, senza perdere tempo, in attesa della realizzazione dell'opera completa, il raddoppio e l'arretramento a monte del tratto che va da Varazze e Voltri, perchè così, almeno in questo tratto, che è uno dei più difficili, si incomincerebbe ad accelerare la velocità del traffico.

Il compartimento di Genova ha poi scarse disponibilità di locomotive, come già ho detto parlando dei treni straordinari, e spesso perciò deve rinunciare a servizi, o altrimenti deve farli svolgere da locomotive che non riescono a mantenere per il treno la velocità prevista. Inoltre le carrozze — e io che viaggio sempre su questa linea, come altri colleghi, posso testimoniare — sono antiquate, in condizioni qualche volta pietose e qualche volta veramente indecorose.

E poi c'è un altro fatto che io ritengo sia necessario rilevare. Purtroppo la sciagura di Bonassola ha messo in evidenza come nel compartimento di Genova manchino i mezzi pompieristici idonei e particolarmente ne-

cessari per quella linea piena di gallerie, per lo spegnimento degli incendi; e che sono insufficienti i mezzi sanitari necessari per sciagure e incidenti che possono verificarsi lungo le linee.

Ma, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, i problemi principali che riguardano questa zona, questo settore del nostro Paese, dopo quelli dei collegamenti, sono anche quelli delle stazioni di Genova. Genova è una grande città, è una delle principali città d'Italia, è una grande città industriale e commerciale, è una città che apporta al Paese il contributo del suo lavoro. Ebbene Genova ha delle stazioni che veramente sono primordiali in confronto alle necessità attuali.

Prendiamo la stazione di Brignole. Ogni viaggiatore non può non accorgersi che questa stazione è vecchia, inadeguata e insufficiente. In primo luogo l'entrata e l'uscita del pubblico avviene in modo caotico, perchè gli accessi sono quelli di decenni fa, quando viaggiava ancora poca gente. In secondo luogo le pensiline dove deve sostare il pubblico sono scarse e poco riparate ed è accaduto anche a me, molte volte, di dover stare ad aspettare i treni sotto la pioggia; i marciapiedi sono corti e molte volte quando arriviamo dobbiamo scendere fuori stazione in mezzo ai binari. Le sale d'aspetto ed i servizi igienici, poi, sono una cosa veramente indecorosa. Inoltre l'attrezzatura dei servizi, per quanto riguarda la manovra degli scambi, è rimasta quella originale se si considera, onorevoli colleghi, che una parte degli scambi è ancora a mano e una parte è manovrata con un vecchio impianto idrodinamico.

Tutto questo vale anche per la stazione Principe; ma c'è qualcosa di più a Principe, che dovrebbe essere la stazione centrale. In questa stazione i binari di corsa sono sempre occupati da treni fermi in sosta, perchè non si sa dove metterli. La capacità dei caricatori è poi insufficiente, i binari di manovra sono scarsissimi. La recente attivazione della galleria fra Porta Principe e Bolzaneto ha recato alcuni vantaggi alla stazione di Porta Principe, però i problemi fondamentali sono rimasti insoluti. In sostanza biso-

gna ancora affrontare tutto il problema della funzionalità della stazione.

In riferimento al Compartimento di Genova potrei trattare ancora molte importanti questioni (problemi di trazione, di materiale rotabile, di numero dei dipendenti). Desidero solo sottolineare come, mentre da una parte il traffico è aumentato, il numero del personale nel compartimento di Genova è diminuito, ciò che dimostra come, forse più che altrove, in quel compartimento la politica dei Governi passati ha creato deplorabili sfasature fra necessità e condizioni delle ferrovie. A questo proposito farò avere al signor Ministro — se non ne è già in possesso — gli studi recentemente elaborati dalle organizzazioni sindacali e dalla Camera di commercio. Sottolineate queste situazioni del compartimento di Genova, mi auguro che esso sia fra i peggiori d'Italia; in ogni modo tuttavia, resta come indice della gravità della situazione delle ferrovie italiane.

Ed ora vorrei trattare brevemente alcune questioni che riguardano i lavoratori dell'Azienda ed i rapporti di lavoro all'interno delle ferrovie. In primo luogo ritengo di dover affermare che quando un'azienda anche privata, ma soprattutto dello Stato, imposta un piano finanziario per il rammodernamento delle proprie attrezzature e per lo sviluppo della propria attività, deve considerare in primo luogo la componente principale per la realizzazione del piano, cioè i lavoratori, gli operai, i tecnici, gli impiegati. E ciò, sotto un duplice aspetto: anzitutto sotto l'aspetto del trattamento economico e dei rapporti normativi di lavoro; in secondo luogo sotto l'aspetto dell'apporto diretto all'elaborazione e alla realizzazione del piano in questo settore.

Ora noi affermiamo che, in un processo di rammodernamento e di potenziamento dell'attività di un'azienda, le spese dei nuovi investimenti non devono essere addossate ai dipendenti; al contrario, i lavoratori debbono essere resi partecipi del benessere apportato dall'introduzione delle nuove tecniche, dal miglioramento delle attività e dalla maggiore produttività dell'azienda. Purtroppo fino ad ora siamo assai lontani, nelle ferrovie, da una simile impostazione.

A questo punto non voglio tenere un lungo discorso per illustrare e sostenere le rivendicazioni che anche recentemente hanno avanzato i sindacati dei ferrovieri, anche perchè in queste settimane le ripetute agitazioni che i ferrovieri sono stati costretti ad effettuare hanno reso noto all'opinione pubblica i termini delle vertenze. Comunque le principali richieste avanzate sono le seguenti: 1) aumento dei salari e degli stipendi per adeguarli al costo della vita (non so se tutti sappiano che i lavoratori ferrovieri di regola, nella grande massa, guadagnano dalle 59 alle 60 mila lire al mese; ora i ferrovieri chiedono che venga applicato l'accordo di un aumento minimo di 10 mila lire e con una media di 18 mila lire e chiedono altresì l'aumento di 8 mila lire, già concordato del resto, agli assuntori); 2) miglioramento del trattamento pensionistico (so che il Governo proprio nei giorni scorsi ha preso qualche decisione al riguardo, ma io non le conosco ancora; quello che è richiesto giustamente dai ferrovieri è di rapportare la pensione al complesso delle voci che formano il salario percepito in servizio); 3) quattordicesima mensilità (questione, questa, che deve essere ancora trattata col Governo); 4) nuovi provvedimenti per la costruzione di case per i ferrovieri (si è dato atto a suo tempo in quest'Aula e nell'altro ramo del Parlamento, della buona volontà del Governo perchè nel Piano si è previsto che il 5 per cento degli stanziamenti andasse alla costruzione di case per i ferrovieri; però questo 5 per cento soddisferebbe soltanto una minima parte, forse appena un 10 per cento, delle esigenze dei ferrovieri); 5) aumento degli organici del personale che oggi sono piuttosto scarsi; 6) miglioramento delle qualifiche.

C'è poi un altro grosso problema che non è stato ancora risolto, quello cioè del diritto di sciopero che deve essere garantito. Onorevole Ministro, so che si possono colpire dei lavoratori anche servendosi unicamente dei Regolamenti interni delle ferrovie, ed io ho qui dinanzi a me delle lettere inviate dall'Amministrazione ad alcuni ferrovieri che hanno partecipato a degli scioperi e che sono stati puniti, nelle quali si impugna, con varie motivazioni che non intendo leggere

per non dilungarmi troppo, il Regolamento ferroviario, specialmente per alcune questioni di particolare gravità. I vari problemi possono essere discussi, trattati, regolati con il sindacato, ma quel che non è giusto, quel che non è accettabile è che un lavoratore che partecipa ad uno sciopero, sia esso uno sciopero di solidarietà indetto dalle organizzazioni sindacali, sia esso uno sciopero di categoria o per una rivendicazione particolare di carattere economico, venga colpito e punito. Bisogna una buona volta assicurare il rispetto del diritto di sciopero sancito dalla Costituzione.

A questo punto, onorevole Ministro, vorrei domandarle perchè non è stato ancora applicato l'accordo intervenuto tra le varie Confederazioni sindacali e l'Azienda, per quanto concerne l'iscrizione a ruolo della quota sindacale. Non riusciamo veramente a capire per quale motivo l'accordo raggiunto tra i vari Sindacati e l'Azienda non sia stato ancora applicato: sarebbe bene conoscerne i motivi. Con questo accordo non si deve intendere che tutti i ferrovieri siano obbligati a versare la quota. Ciascuno è libero di iscriversi o no al sindacato, ma se il lavoratore si iscrive e se l'Azienda è favorevole, perchè non è stata ancora applicato l'accordo della quota sindacale a ruolo? Questo è un principio che risponde al riconoscimento delle funzioni del sindacato e che risponde anche alla necessità di un rafforzamento delle possibilità funzionali, nell'interesse dell'azienda e della Nazione, del sindacato stesso in Italia.

In secondo luogo, signor Ministro, voglio sottoporre alla sua attenzione un altro problema direi più generale, e vorrei dire anche di orientamento politico, che riguarda la direzione tecnica, economica ed amministrativa dell'Azienda. Noi dobbiamo dare atto a questo Governo che esso ha iniziato una pratica nuova, direi una pratica democratica moderna, quando ha preso la decisione e l'ha messa in pratica di stabilire un contatto periodico con i sindacati dei lavoratori per discutere le questioni che di volta in volta si potevano presentare. È stata questa ed è questa una pratica lodevole che noi apprezziamo, un indirizzo politico che risponde al-

le necessità e ai bisogni democratici del Paese. Tuttavia, signor Ministro, noi riteniamo che, per raggiungere un solido progresso democratico, generale, profondo della società, sia necessario che queste iniziative già prese vengano accompagnate da un ampliamento delle funzioni generali del sindacato che può venire dalle aziende dello Stato e dall'orientamento del Governo, dall'aumento del peso del sindacato sia centralmente sia localmente e dall'aumento quindi dell'intervento positivo, costruttivo del sindacato nella vita economica e sociale della Nazione.

Noi pensiamo, signor Ministro, che si debba superare ormai la vecchia visione di un sindacato che abbia come unico compito quello della lotta per le rivendicazioni immediate dei lavoratori. E vero, questo compito rimane lo scopo permanente e giornaliero del sindacato, però oggi, signor Ministro, la lotta per le rivendicazioni immediate deve essere impostata su un piano di azione più generale, con obiettivi che tendano anche alla modificazione, in senso democratico, di tutte le strutture economiche e di tutti i rapporti sociali nel nostro Paese. Questo è l'aspetto moderno, nuovo della funzione del sindacato nel nostro Paese. Se esso non riesce, sia pure per i più svariati motivi, e peggio a causa di un'opposizione, una resistenza e un'incomprensione di questo problema da parte degli organi governativi, il sindacato viene ad essere tagliato fuori, viene ad essere estraniato dal processo produttivo. In questo caso si renderebbe precario il contributo fattivo dei lavoratori per la determinazione degli orientamenti economici, indebolirebbe le stesse conquiste salariali e normative, le rivendicazioni immediate e rallenterebbe il processo di sviluppo della società.

Ecco perchè insistiamo molto su questo aspetto; è chiaro che il sindacato moderno proprio per questo ha bisogno più che mai di piena autonomia, di ampia libertà e indipendenza da ogni soggezione; esso ha anche bisogno di una più vasta e solida impronta unitaria, di una maggiore attività sui posti di lavoro, di un aumento del suo peso contrattuale in tutte le istanze.

Signor Ministro, per quanto concerne, quindi, il problema ferroviario, credo che il

sindacato senta la necessità di un sempre più stabile e regolare contatto con le direzioni e le amministrazioni centrali e periferiche; non solo come già si sta facendo, non solo per la trattazione dei problemi vertenziali, ma anche per portare il proprio contributo di osservazioni e di critiche sui proble-

mi concernenti l'attività generale della Azienda.

I sindacati hanno dimostrato, ormai, una così grande maturità politica, un così grande senso di responsabilità, che il loro contributo non può essere che altamente positivo e non può essere dimenticato.

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

(Segue P E S S I). Oltre a questo problema sindacale, signor Ministro e onorevoli colleghi, credo che si debba sottolineare ancora un altro aspetto, sempre in questa direzione, ma che investe un problema più generale. Oggi, nella situazione attuale, in vista di progressi e di avanzamenti economici, sociali e politici, sulla via dell'applicazione della Costituzione e dello sviluppo della democrazia, noi riteniamo che non si possa fare a meno, che sia anzi necessaria una visione ancora più organica della partecipazione dei lavoratori alla direzione e all'orientamento produttivo dell'Azienda.

Pare a me che per realizzare un'efficace politica di risanamento nel campo delle ferrovie, di potenziamento dell'Azienda, si debba oggi attribuire maggiore possibilità deliberante agli organi periferici — Comitati di esercizio compartimentali e così via — ma che, nel quadro di questa maggiore possibilità deliberante da dare a questi organi, si debbano anche immettere i lavoratori, i ferrovieri, nelle forme e nei modi più opportuni da studiare, in tutti questi organi deliberanti, siano essi centrali che periferici.

È in questo modo, signor Ministro, è con l'introduzione dell'apporto diretto dei lavoratori, che noi faremo compiere un serio grande passo avanti di sviluppo a tutta la Azienda e daremo ad essa un'impronta più democratica, più rispondente alle esigenze del nostro Paese.

Il nuovo corso, signor Ministro, di politica economica e produttiva impostato da questo Governo, è irreversibile; un arresto su

questa strada di progresso democratico vorrebbe dire un arretramento di tutta la Nazione.

Per questo noi pensiamo che in tutti i campi — e in questo caso nel campo delle ferrovie — bisogna andare avanti e compiere dei passi senza timori, perchè i legami con i lavoratori non possono che portare seri, grandi vantaggi alla Nazione e permettere di realizzare i programmi con una visione più ampia di democrazia, con una visione più ampia di progresso.

Questa, signor Ministro, nel momento attuale, è l'unica via che si possa percorrere, e io credo che la si voglia percorrere per garantire sempre ulteriori passi in avanti al nostro Paese e un progresso più generale di tutta la Nazione. (*Applausi dalla sinistra*).

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

Z A C C A R I . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, mi permetto di prendere la parola in questa discussione sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, per richiamare l'attenzione responsabile dell'Assemblea e del Governo sulle condizioni precarie in cui versa, nello specifico settore dei trasporti su sede ferroviaria, la Liguria occidentale.

Ho dovuto superare una certa riluttanza, perchè devo ripetere considerazioni già esposte; e verbalmente in questa sede in altre occasioni, e per iscritto in lettere inviate all'onorevole Ministro, ma l'ho superata con

tranquillità, perchè ho sentito essere questo un mio preciso dovere. Forse alcuno osserverà: ma in questa sede è necessario dibattere problemi di carattere generale connessi con la linea politica del Ministero, non problemi particolari delle varie zone d'Italia. Il problema delle comunicazioni ferroviarie della Liguria occidentale, però, non è un problema particolare, non è un problema locale, ma è un problema alla cui soluzione deve sentirsi impegnata direttamente l'Amministrazione centrale per il suo carattere nazionale e internazionale che nessuno vorrà in alcun modo contestare.

Il problema riguarda da una parte la ricostruzione della Cuneo-Ventimiglia e dall'altra il raddoppio con il conseguente spostamento a monte della Genova-Ventimiglia, di cui ha parlato anche testè il senatore Pessi. Per il primo problema della ricostruzione della Cuneo-Ventimiglia sono personalmente grato al senatore De Unterrichter che nella sua concreta, chiara ed efficace relazione ha voluto ricordarlo precisandone l'importanza. Giudico anzi opportuno leggere il passo della sua relazione:

«È necessario ripristinare la linea Cuneo-Nizza-Ventimiglia, interrotta durante la seconda guerra mondiale; le difficoltà politiche, fraposte nell'immediato dopoguerra, sono certamente superate e non hanno più senso dopo l'adesione al M.E.C. dell'Italia e della Francia. Questa moderna ferrovia, inaugurata nel 1928, rappresenta con la diramazione di 22 chilometri Breil-Ventimiglia, il tratto terminale della comunicazione che congiunge il Nord-Europa, la Germania, la Svizzera ed il Piemonte con la Riviera dei Fiori e la Costa Azzurra, ed ha quindi un evidente alto interesse turistico ed una indubbia utilità anche per il traffico merci.

La linea è stata da tempo ripristinata fino a Vievola dalle ferrovie italiane; in territorio francese l'esercizio è stato riattivato da Breil a Nizza; è necessario rimettere ancora in efficienza il tratto di 36 chilometri Vievola-Breil-Ventimiglia, riattando alcune opere danneggiate; ponti, gallerie, fabbricati, armamento, impianti elettrici, eccetera, per la spesa complessiva di circa 4 miliardi. La spesa è modesta se si pensa che gli impianti

esistenti hanno un valore di circa 50 miliardi e che, se non utilizzati, andranno in totale deperimento ».

Così stando le cose, come incisivamente ha dimostrato il relatore, tutti hanno accolto con soddisfazione la posizione chiaramente favorevole assunta dal Ministero dei trasporti, che si è fatto promotore di iniziative presso il Ministero degli affari esteri, per l'avvio di negoziati con il Governo francese per giungere ad un concreto accordo.

Sento perciò il dovere, onorevole Ministro Mattarella, di rivolgerle il più vivo ringraziamento. Non era più possibile rimanere sordi agli appelli che da diciassette anni giungevano dalle popolazioni residenti lungo il confine, popolazioni delle province di Torino, di Cuneo, di Imperia, appelli autorevolmente interpretati e dalle Amministrazioni provinciali, e dagli Enti turistici, e dalle Camere di commercio, e dai parlamentari; non era più possibile pensare che in un clima di nuovi rapporti tra le Nazioni d'Europa il problema non dovesse essere finalmente affrontato: ciò non toglie alcun merito alla azione da lei intrapresa, per aver posto per la prima volta il problema in termini concreti e per averlo tolto da quella posizione di equivoco nella quale era rimasto fino al 1945.

Io mi permetto di sollecitare il progetto di convenzione con la Francia allo studio presso il suo Ministero, e di rivolgerle la più viva istanza affinché ella voglia personalmente seguire la pratica, innanzitutto ottenendo dal Ministero del tesoro l'autorizzazione alla spesa necessaria. La speranza è ormai diventata certezza nel cuore di tutti, per cui non posso non auspicare che al più presto possano essere compiuti quegli altri passi che autorizzino a considerare veramente sulla via della soluzione l'annoso, grave e delicato problema delle comunicazioni ferroviarie lungo la Valle Roja, che varrà a legare tra loro sempre più le popolazioni residenti da una parte e dall'altra del confine, solidali oggi nel chiedere ai rispettivi Governi la realizzazione.

Ho personalmente partecipato in questi ultimi anni, onorevole Ministro, ad alcune riunioni di autorità locali francesi ed italia-

ne, sia in territorio francese che italiano: la ricostruzione della linea è considerata da tutti come una dimostrazione di rinnovata amicizia fra i due popoli, nella prospettiva di quell'unità europea, profondamente sentita e desiderata nell'interesse delle due Nazioni.

Il secondo problema riguarda la situazione delle comunicazioni ferroviarie tra Genova e Ventimiglia, lungo l'arco occidentale della Liguria, che ha raggiunto ormai un tale grado di inadeguatezza alle esigenze del traffico, da apparire sanabile solo con un'opera di radicale rinnovamento della linea, quale può essere il raddoppio realizzato su una sede completamente spostata a monte.

Il senatore De Unterrichter vi ha fatto riferimento, auspicando che siano eliminate, sulle linee che servono a collegare l'Italia meridionale con il Centro, il Nord e con la rete europea, inammissibili strozzature di tratti a semplice binario, ed auspicando che siano migliorati tutti i collegamenti con la area del M.E.C., « tutti i collegamenti perciò dell'arco alpino — sono sue parole — che sono necessari per correggere l'isolamento economico determinato dalle Alpi ».

Ora, la Genova-Ventimiglia, con i suoi 150 chilometri di percorso quasi tutti ad unico binario (eccetto i piccoli tratti Ventimiglia-Ospedaletti, Albenga-Loano, Voltri-Sampierdarena), col suo sistema di trazione elettrica a corrente alternata trifase, con le numerosissime stazioni intermedie scarsamente attrezzate e carenti di marciapiedi, che viene percorsa anche dai treni « direttissimi » a velocità assurdamente basse (oltre 3 ore per percorrere l'intero percorso, cioè alla media di poco più di 40 chilometri orari), rappresenta veramente un'inammissibile strozzatura. Se a queste caratteristiche si aggiungono e la scarsità dei treni, che non possono essere intensificati essendo già stato raggiunto il limite di saturazione della potenzialità della linea, e l'insicurezza e precarietà di uso della stessa, inevitabile conseguenza del fatto che l'attuale ubicazione l'esponde alle insidie del mare da una parte ed alle insidie dei movimenti franosi dall'altra, si comprende come solo con lo spostamento a monte si possa risolvere in modo adeguato

il problema. L'Amministrazione ferroviaria questo ha compreso, dal momento che ha posto in atto alcuni anni or sono la sistemazione del tratto Varazze-Savona col raddoppio della linea previo spostamento a monte, e dal momento che ha già posto in programma lo spostamento a monte ed il raddoppio del tratto Voltri-Varazze. Se però per il tratto Voltri-Savona il problema è stato ormai affrontato di petto con la volontà di un radicale rinnovamento, per il tratto Savona-Ventimiglia, a quanto mi risulta, i provvedimenti in oggi allo studio prevedono solo il raddoppio nei tratti di linea dove non esistono particolari difficoltà, integrato con la creazione di posti di incrocio e con l'adozione del comando centralizzato del traffico, che consentirebbe una razionale regolazione della circolazione con il massimo sfruttamento delle possibilità offerte dai raddoppi parziali, prevedono la modificazione del sistema di trazione elettrica da corrente alternata trifase a corrente continua, che apporterebbe innegabili vantaggi, e prevedono la sistemazione e l'ampliamento degli impianti fissi delle stazioni che maggiormente richiedono l'adeguamento alle esigenze del presente e di un prossimo futuro.

Ora io non posso negare che questi provvedimenti, se attuati immediatamente, aumenterebbero la potenzialità della linea, ma giudico assolutamente indispensabile, che l'Amministrazione ferroviaria ponga allo studio, come ho sopra accennato, la radicale soluzione del problema che non può essere trovata se non nella costruzione di una « direttissima » veloce e di grande traffico a monte della sede attuale: solo in questo modo la Genova-Ventimiglia potrà diventare veramente una valida ed efficiente via di comunicazione a carattere internazionale.

Tutti gli enti amministrativi, turistici ed economici della Liguria occidentale sono concordi poi nel richiedere al Ministero una tale soluzione anche per un interesse diretto della Riviera le cui cittadine sono tutte impedito, soffocate, limitate e compresse nel loro sviluppo turistico dalla cintura di ferro rappresentata dalla linea ferroviaria attuale.

Non si tratta, onorevole Ministro, di interessi settoriali o di pretese campaniliste, ma

di vitali esigenze della Liguria in armonia con quelle della Nazione. Se è vero, come è vero, che 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.

Ella, onorevole ministro Mattarella, con la sua sensibilità, di cui mi permetto darle atto, in data 8 agosto ultimo scorso scriveva in risposta ad una mia lettera: « Desidero assicurarti che nel corso degli studi che al riguardo saranno prossimamente eseguiti, d'intesa anche con il Ministero dei lavori pubblici, saranno tenute presenti, per tutti i Comuni interessati, le effettive necessità urbanistiche e le esigenze di sviluppo turistico connesse con la costruzione dei nuovi impianti ferroviari ».

Gli studi sono iniziati, ma il criterio seguito, a quanto mi consta, è quello di prevedere lo spostamento a monte di alcuni tratti, non della intera linea. Sono pienamente d'accordo che non è possibile pensare ad una realizzazione immediata, o in anni prossimi, di un lavoro gigantesco quale quello dello spostamento a monte di tutto il tratto da Savona a Ventimiglia e sono pienamente d'accordo che una tale opera debba essere realizzata per gradi, ma giudico che sia necessario innanzitutto uno studio dell'integrale soluzione, così da poter attuare lo spostamento a monte in modo organico, senza pregiudizio per quei tratti la cui realizzazione, in un programma dilazionato, non presentando quei caratteri di urgenza assoluta, quali ad esempio presenta oggi il tratto attraversante la città di Sanremo, può essere ritardata nel tempo.

Per ovviare a questi inconvenienti e per offrire una effettiva collaborazione all'Amministrazione delle ferrovie, l'Amministrazione provinciale di Savona in unione con la Camera di commercio e l'Ente provinciale del turismo, ha deciso di far studiare un progetto di tracciati della nuova linea ferroviaria per il territorio interessante la provincia; uguale decisione hanno ultimamente preso anche i corrispondenti Enti della provincia di Imperia.

L'Amministrazione delle ferrovie proceda a quelle realizzazioni parziali che giudica più urgenti e indilazionabili, ma nel quadro di un progetto generale che dovrà portare nel tempo alla soluzione integrale del problema. Questa è la richiesta che io mi permetto esporre in questa alta sede, che corrisponde a una necessità non solo, ma ad un interesse e del sistema delle comunicazioni internazionali, di cui il tratto Genova-Ventimiglia è uno dei più importanti elementi, e della Liguria per un suo ulteriore sviluppo turistico ed economico.

Le considerazioni che hanno portato alcuni anni or sono ad approvare le opere necessarie allo spostamento a monte e al raddoppio nel tratto Varazze-Savona, e cioè adeguamento e sicurezza dei trasporti ferroviari affrancamento dell'espansione urbanistica rivierasca dal vincolo ferroviario e miglioramento della viabilità, valgono per tutta la costa senza eccezione alcuna; anzi — chiedo scusa se ripeto un'osservazione già fatta in altra occasione — il problema per alcuni tratti si presenta con carattere decisamente più grave, e perciò più urgente. È sufficiente a questo proposito che ricordi la situazione tragica di San Remo, di Ospedaletti, di Laigueglia, di Noli, per citare solo alcune delle cittadine della costa, cui l'attuale sede ferroviaria reca un danno incalcolabile, non senza far notare che, nella maggior parte dei casi citati, non sarebbe neppure possibile un raddoppio in sito (valga l'esempio di San Remo) dato che l'unico binario corre fra le case o lungo alcune principali vie della città.

Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, altri aspetti del problema dovrei esaminare, altrettanto importanti e delicati, ma i limiti di tempo che mi sono imposto e che desidero rispettare non me lo consentono. Reputo tuttavia di avere almeno sufficientemente dimostrato come, per una soluzione organica e razionale del problema del miglioramento e dell'adeguamento alle necessità del traffico internazionale della Genova-Ventimiglia, e per la liberazione di tutti i centri della costa dalla schiavitù della sede ferroviaria per un loro ulteriore sviluppo turistico urbanistico, non vi sia al-

tra soluzione se non l'integrale spostamento a monte. Ogni altra parziale soluzione lascerebbe sussistere molti degli inconvenienti oggi lamentati nei riguardi della funzionalità della linea e perpetuerebbe una situazione di grave disagio per moltissimi centri della costa. Ben a ragione nei mesi scorsi la Camera di commercio di Savona, di fronte al pericolo di un ventilato raddoppio sulla sede attuale, aveva lanciato al Governo e ai parlamentari un appello contenuto in un memoriale dal titolo « Non rovinare la Liguria per altri cento anni ».

Questo appello mi permetto di ripetere, ricordando che nel breve intervento che avevo avuto l'onore di svolgere nel luglio dello scorso anno, dopo aver accennato ai criteri che avevano guidato la costruzione della linea quasi cento anni orsono (la linea fu inaugurata infatti nel 1871), mi ero permesso di affermare che « se allora fu compiuto un errore, non è possibile che oggi si possa perseverare nell'errore ».

Nella sempre più ferma convinzione della verità di questo assunto, desidero rivolgere, concludendo, un nuovo invito al rappresentante del Governo, all'onorevole ministro Mattarella, affinché voglia far sì che i vitali interessi della Liguria siano tenuti presenti ed in ogni modo salvaguardati: ho la presunzione di affermare che la Liguria, oggi come ieri attiva e fattiva, laboriosa e tenace, ha il diritto di chiederlo. (*Applausi dal centro. Congratulazioni*).

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

G E N C O , Segretario:

« Il Senato

invita il Governo ad esaminare attentamente l'opportunità di riunire sotto il controllo del Ministero dei trasporti tutte le attività che si riferiscono al trasporto sia di persone che di merci (fatta eccezione soltanto per i trasporti marittimi) creando all'uopo un sottosegretariato per l'aviazione civile,

la quale ormai ha assunto uno sviluppo tale da rendere necessaria una autonoma amministrazione ».

« Il Senato

invita il Governo a tenere in particolare considerazione gli atti e la mozione conclusiva del Convegno delle comunicazioni ferroviarie della bassa padana, svoltosi a Mantova il 9 maggio 1962 su iniziativa della Camera di commercio di quella città. Le relazioni e i voti in esso espressi dimostrano quanto urgente sia la soluzione del problema delle comunicazioni ferroviarie tra le città di La Spezia, Parma, Cremona, Brescia, Verona e Mantova, le quali hanno una notevolissima importanza nell'economia nazionale, ma sono servite da poche ed antiquate linee ferroviarie che tra l'altro non sono in grado di risolvere il problema della comunicazione diretta tra La Spezia ed il Brennero e quindi non sono in grado di far fronte al volume dei traffici che dall'Europa centrale si dirigono verso l'alto Tirreno »;

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

O T T O L E N G H I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, per ragioni di doverosa brevità ho condensato in due ordini del giorno due argomenti che, per verità non sono nuovi, ma che pur debbono essere qui ripetuti in quanto, purtroppo, di anno in anno, non se ne vede la soluzione. Si tratta anzitutto della necessità di porre per lo meno allo studio, se non di risolvere immediatamente, il problema della creazione di un Sottosegretariato per l'aviazione civile.

È un'esigenza antica; le attività relative al trasporto delle persone e delle cose dovrebbero, invece, essere raggruppate sotto il controllo di uno stesso Ministero, eccezion fatta per i trasporti marittimi (sebbene la navigazione interna dipenda anch'essa dal Ministero dei trasporti). Nessun ostacolo dovrebbe essere superato ove si decidesse di far rientrare nella competenza del Ministero dei trasporti anche il controllo sull'aviazione civile, la quale oggi ha raggiunto una ampiezza

che non può sfuggire all'attenzione del Ministero dei trasporti. D'altra parte in Italia l'aviazione civile non può continuare a rimanere sotto il controllo del Ministero della difesa; pare in sostanza che sia giunto il momento di riordinare questo settore, o affiancandolo al Ministero dei trasporti, o creando una branca autonoma: certo è che l'aviazione civile oggi deve essere presa in seria considerazione e non si può lasciare abbandonata — sia detto senza ingiuria — ad un Dicastero che non ha tra i compiti istituzionali quello di presiedere all'aviazione civile.

Con il mio secondo ordine del giorno ho prospettato un'altra questione non nuova ma importante, e l'onorevole Ministro che mi ascolta sa che abbiamo avuto occasione di parlarne anche personalmente: si tratta delle comunicazioni della Bassa Padana.

Questa volta io mi avvalgo addirittura di un volume che è stato pubblicato dalla Camera di commercio di Mantova e che raccoglie gli atti di un Convegno tenutosi in quella città il 9 maggio 1962 sulle comunicazioni della Bassa Padana, il che sta a dimostrare che questo problema non interessa soltanto una singola città o un singolo paese, ma interessa praticamente tutta la pianura Padana: infatti a quel Convegno hanno partecipato, presentando anche proprie relazioni, rappresentanti delle Camere di commercio di La Spezia, Parma, Mantova, Cremona, Brescia e Verona. Non solo, ma anche in un convegno tenuto a Bolzano — il senatore De Unterrichter me ne darà atto — si è parlato negli anni precedenti di questo problema per i riflessi che ha sulle comunicazioni col Brennero.

La grande imputata in quei Convegni è stata la ferrovia in concessione Parma-Suzzara, della quale si è chiesta la soppressione o quantomeno il riscatto. Quale delle due soluzioni è la migliore? Mi pare che le voci che si sono levate a stragrande maggioranza nei vari Consessi tenuti negli ultimi anni, compresa la mozione conclusiva e finale del Convegno di Mantova, siano per il riscatto di questo tronco di ferrovia che è veramente un assurdo nel cuore della pianura

Padana e che postula l'elettrificazione onde rendere più rapide e sicure non dico le comunicazioni tra Parma e Verona — il che sarebbe già qualcosa — ma tra La Spezia e il Brennero, cioè fra il Tirreno e il centro Europa, onde questa linea dovrebbe assumere importanza internazionale.

Unica voce in contrario levatasi in quel Convegno — va detto ad onor del vero — è stata quella del Direttore del Compartimento di Firenze, il quale, per motivi che io rispetto ma che non posso condividere, afferma che è perfettamente inutile insistere per l'ammodernamento e il riscatto della linea Parma-Suzzara in quanto vi è un'altra linea, più lunga di 12 chilometri, cioè la linea Parma-Brescia che nel tratto Parma-Piadena-Mantova, sarebbe più idonea. Ora, a parte il fatto che bisogna cambiare locomotiva a Piadena e invertire il senso di marcia dei treni, rimane insoluto il problema di fondo perchè il tratto Parma-Piadena è in condizioni forse peggiori di quello Parma-Suzzara. Se le Ferrovie dello Stato avessero ammodernato e potenziato il tratto Parma-Piadena, io potrei forse accettare l'opinione secondo la quale questa linea sarebbe la più idonea, anche se più lunga di 12 chilometri (il che però avrebbe notevoli ripercussioni sulle tariffe di trasporto). Ma la verità è che non c'è nè questa, nè quella linea, onde non capisco perchè si debba dare l'ostracismo da parte del Compartimento di Firenze all'elettrificazione e al riscatto della linea Parma-Suzzara.

È un argomento, questo, del quale la stampa di tutta la pianura Padana si occupa quasi quotidianamente e pertanto è certamente noto al Ministro e agli uffici ministeriali. Non insisto ulteriormente su di esso avendo altre cose imporanti da trattare; raccomandando però ancora una volta al Ministro, anche se sono costretto a ripetere cose che già sono state dette in altre occasioni, di prendere in considerazione questo serio problema, altrimenti i voti formulati non da un singolo parlamentare, non dai singoli interessati, ma da organi qualificati quali le Camere di commercio e gli Enti provinciali del turismo di cinque Province associate, rimarrebbero vani e inascoltati.

E vengo ora ad un argomento di particolare interesse e sempre attuale: quello della circolazione stradale. Ne ha parlato ampiamente il senatore De Unterrichter nella sua relazione: sono lieto di raccogliere le sue osservazioni e di ampliarle con la modesta esperienza che deriva dall'esercizio della professione legale.

È certo — riconosciamolo — che il nuovo Codice della strada è stato un po' raffazzonato, all'ultima ora. Ad un certo momento siamo stati presi dall'ansia di vararlo perchè avevamo il tempo contato; abbiamo dovuto cioè accettarlo press'a poco così come ci era stato presentato, riservandoci, anzi pregando i Ministri competenti, di inserire nel regolamento norme che in verità hanno un carattere sostanziale. Ne è derivato così un regolamento pletorico, nel quale sono contenute vere e proprie norme sostanziali e non regolamentari in aperta violazione di principi giuridici. È tempo quindi di riordinare la materia se non altro per ragioni formali tecnico-legislative, perchè dobbiamo avere un codice che sia in armonia con la legislazione internazionale — e ben diceva a questo proposito il senatore De Unterrichter — anche con la legislazione dei Paesi di oltre cortina.

In sostanza bisogna che le norme siano poche e chiare perchè possano essere conosciute dall'utente della strada.

V A C C A R O . Basterebbero tre articoli.

O T T O L E N G H I . L'onorevole Ministro sorride: evidentemente pensa che ne occorrono più di tre. È probabile infatti che tre articoli non bastino: per quanto io sia contro l'inflazione legislativa, ritengo che effettivamente un codice della strada debba essere completo, e tre articoli sarebbero troppo pochi; ma per converso bisogna riconoscere che l'attuale regolamento con più di 500-600 articoli è una cosa spaventosa, e non può essere conosciuto da nessuno, direi nemmeno dagli stessi agenti della polizia stradale che hanno il compito di applicarlo.

Ed ora, onorevole Ministro, poichè siamo in argomento di circolazione stradale, mi

consenta di richiamare la sua attenzione su altri problemi che possono apparire di carattere secondario ma che in realtà non lo sono, perchè investono interessi di ampie categorie di lavoratori i quali si sacrificano dalla mattina alla sera e mettono allo sbaraglio anche il loro scarso capitale: parlo degli autotrasportatori. È un tema, questo, che rimane sempre nell'ombra; ben pochi si occupano degli autotrasportatori o perlomeno se ne parla soltanto nelle riviste specializzate, specialmente quando fa capolino qualche decreto ministeriale che anzichè risolvere il problema, *absit iniuria verbis*, complica maggiormente la materia, crea nuove difficoltà interpretative e paralizza sempre più l'attività di questi autotrasportatori. Dico subito che non vi è alcun conflitto tra strada e rotaia in questa materia. Se noi parliamo in difesa degli autotrasportatori, e particolarmente di coloro che fanno trasporti per conto terzi, noi difendiamo una categoria di lavoratori che esercita per conto di terzi un'attività che non è in concorrenza con le ferrovie, in quanto che normalmente o sono dei corrieri che percorrono linee predeterminate e autorizzate dal competente Ispettorato della motorizzazione, oppure fanno un piccolo traffico circoscritto a una zona non vasta, limitandosi, per esempio, a trasportare ghiaia ad un cantiere o barbabietole da un campo allo zuccherificio; in altri termini, fanno quei trasporti che non potrebbero essere eseguiti dalle ferrovie. Eliminiamo quindi ogni timore di concorrenza tra la strada e la rotaia, ogni timore di danneggiare l'Amministrazione ferroviaria patrocinando la causa degli autotrasportatori per conto terzi.

Mi sia consentito invece di fare qualche osservazione su alcune questioni che non sono state risolte nè dal decreto ministeriale del 19 maggio 1961, nè dal decreto successivo del 5 settembre 1961. È appena il caso di dire che qui ci troviamo di fronte a due interessi: l'interesse che potremmo definire del consumatore, o meglio del cliente, cioè di colui il quale ha bisogno di servirsi dell'autotrasporto, e l'interesse degli autotrasportatori stessi che prestano un'attività di carattere artigianale, o commerciale e che comunque co-

stituiscono una vasta categoria di lavoratori. Ebbene, ho il dovere, onorevoli colleghi, di leggervi soltanto una parte di un promemoria che è stato inviato, se non vado errato, all'onorevole sottosegretario Angrisani, che con piacere vedo in questo momento al banco del Governo. In questo promemoria inviato all'onorevole Sottosegretario, (è molto breve, quindi posso leggerlo) si afferma tra l'altro: « Il decreto del 19 maggio 1961 e le sue fissazioni hanno necessità di essere riesaminate più attentamente. Primo: perchè essendoci stato un decreto successivo (quello del 5 settembre 1961) il quale impartisce disposizioni più ampie e complete, è illogica la sopravvivenza di una disposizione peggiorativa, quale è quella del decreto 19 maggio 1961.

Secondo: perchè non riteniamo che un autocarro il quale viene ammodernato (con molti sacrifici) con degli accorgimenti tecnici, possa determinare un minore raggio di lavoro; semmai un automezzo con delle modifiche dovrebbe comportare una capacità maggiore di reperire il lavoro ».

(L'eleganza linguistica non è molto rispettata, ma voi capite ugualmente; io leggo testualmente quello che è scritto in questo promemoria che, naturalmente, si deve adattare alla materia tipicamente commerciale, senza tanti fronzoli stilistici. E proseguo nella lettura).

« Terzo: perchè con la disposizione " Provincia di immatricolazione e Province limitrofe " si viene a porre una limitazione di cittadinanza, in contrasto con le norme costituzionali; in secondo luogo viene ad essere in contrasto con il decreto 5 settembre 1961 il quale è successivo e non pone nessun limite in materia ».

A questo punto (come vedete, procedo telegraficamente perchè il tempo a mia disposizione è ristrettissimo)...

P R E S I D E N T E . Veramente lei ha già oltrepassato il termine fissato!

O T T O L E N G H I . Signor Presidente vedrà che non abuserò...

P R E S I D E N T E . Continui pure, senatore Ottolenghi; so che lei è molto cortese e pertanto sono certo che non si dilungherà eccessivamente.

O T T O L E N G H I . Le assicuro, signor Presidente, che ho quasi terminato:

Vengo, dunque, a un argomento che ha un'importanza notevole ed è quello che potrei addirittura definire del contrabbando. Onorevole Ministro, c'è un decreto ministeriale — sia pure antico, perchè è del 16 giugno 1937 — che all'articolo 1 stabilisce tra l'altro: « Qualora i carburanti annessi alla facilitazione — cioè carburanti agevolati, come vengono indicati in linguaggio tecnico o meglio in gergo — suespressa vengano impiegati in usi diversi da quello per il quale è fatta la concessione, restano ferme le pene comminate per il contrabbando a sensi degli articoli 94 e seguenti del testo unico delle leggi doganali ». E più sotto l'articolo 3 afferma: « Tanto nella dichiarazione doganale, quanto nella domanda, dovrà essere esplicitamente indicato che i carburanti saranno impiegati soltanto come combustibili nei motori di macchine agricole ». Ora, a questo punto sorge un problema quanto mai interessante, perchè nel 1960, sotto la pressione del Ministero dell'agricoltura, il Ministero dei trasporti ha autorizzato le trattrici agricole — le quali si servono, per l'appunto, di carburante agevolato e sono agevolate anche dal punto di vista fiscale — al trasporto per conto terzi delle bietole agli zuccherifici, col pretesto che mancavano gli automezzi.

I trasportatori per conto terzi hanno così avuto un gravissimo danno, perchè le trattrici non solo beneficiano di agevolazioni sul carburante ma, come dicevo, godono di speciali esenzioni anche dal punto di vista fiscale. È certo in ogni caso che il trasporto eseguito su strada ordinaria da trattrici agricole integrava gli estremi del reato di contrabbando.

Nel 1961 non è avvenuto niente, ma nel 1962 si è ripetuto il medesimo fenomeno, perchè la segreteria del Ministero ha autorizzato a usare per conto terzi le trattrici durante la campagna bieticola.

Onorevole Ministro, non posso soffermarmi ulteriormente su questo argomento — lei ha sentito che già il signor Presidente mi ha cortesemente richiamato — ma ella sa che esso ha un'importanza fondamentale ed è continuamente dibattuto nella stampa di categoria. Non è possibile che i trasportatori per conto terzi si trovino di fronte alla concorrenza delle trattrici agricole, sia pure durante periodi brevi, stagionali, e per contingenze di carattere momentaneo; non è possibile soprattutto che il Ministero dei trasporti autorizzi un'attività vietata dalla legge, anzi addirittura delittuosa.

Tutto ciò conferma che la questione del trasporto merci deve essere regolata in forma generale; non dobbiamo infatti dimenticare che vi sono anche i cosiddetti trasportatori per conto proprio che esercitano in realtà un trasporto per conto terzi; ed anche questo è un argomento che si aggiunge agli altri per postulare una regolamentazione, una disciplina giuridica generale alla quale il Ministero dovrà provvedere. Si consideri ad esempio la situazione di quelle ditte che recapitano a casa del cliente la merce che viene commissionata. Il recapito avviene quasi sempre con sovrapprezzo; le ditte venditrici cioè si fanno pagare dal committente anche il trasporto a domicilio della merce. Ciò si traduce in una vera e propria concorrenza ai trasportatori per conto terzi. Infatti, o le imprese sono autorizzate al trasporto per conto terzi, oppure, se sono munite soltanto dell'autorizzazione a trasportare per conto proprio, non possono fare il servizio di recapito nemmeno nell'ambito della clientela. Nè si dica che si tratta di rapporti giuridici ristretti tra venditore e destinatario; il problema di fondo investe una questione di carattere generale perchè ci troviamo di fronte a una facoltà che viene concessa contro le disposizioni di legge a coloro che dovrebbero esercitare soltanto il trasporto per conto proprio e che, viceversa, lo esercitano di fatto per conto terzi, portando merci a casa del cliente.

Spero di aver esaurito sia pure rapidissimamente, e andando poco oltre i limiti che mi erano stati concessi dalla Presidenza, anche questo argomento di non lieve impor-

tanza. Ma non posso esimermi dal fare un richiamo al famoso decreto del 20 giugno 1960, col quale si è stabilito (articolo 2) che non è ammessa la sostituzione di autocarro avente la portata non superiore a 50 quintali con un altro di portata superiore. Su questa disposizione, fin dal 1960, ho presentato una interrogazione la quale ha avuto un effetto molto limitato lasciando praticamente inalterata la norma di cui all'articolo 2 del predetto decreto.

Infatti vi erano autotrasportatori che avevano deciso di cambiare il loro automezzo o perchè usurato dal tempo, o perchè desideravano ampliare la loro attività, servendosi di un automezzo di portata superiore ai 50 quintali; avevano perciò stipulato un regolare contratto per la sostituzione del loro vecchio autocarro, versando anticipi alla ditta venditrice. Ad un certo momento e improvvisamente con quel decreto-catenaccio 20 giugno 1960 della cui legittimità costituzionale e giuridica mi permetto di dubitare, si sono visti fermare la loro attività. A seguito delle proteste levatesi e della stessa mia interrogazione, intervenne una disposizione a carattere transitorio da parte del Ministero per stabilire che coloro, i quali in data anteriore al 20 giugno 1960 avessero stipulato un contratto con la fabbrica di automezzi ed avessero già versato un acconto, erano autorizzati in via transitoria a trasferire il « conto terzi » sull'autocarro di portata superiore. Era però evidente che si trattava di un rimedio insufficiente e discutibilissimo anche dal punto di vista tecnico e giuridico. Ancora una volta dunque si manifesta la necessità che la materia sia completamente e definitivamente disciplinata.

Onorevole Ministro, chiedo venia per questa farraginosa e rapida esposizione, imposta anche dai limiti di tempo. Spero di aver richiamato però la sua attenzione sul problema gravissimo degli autotrasportatori in generale e degli autotrasportatori per conto terzi in particolare. Ritengo che la loro categoria meriti d'essere particolarmente protetta, perchè attualmente è abbandonata a se stessa, in balia del capriccio ministeriale e di decreti che possono venire da un momento all'altro a paralizzare l'attività di tanti la-

voratori. Si ascolti dunque la loro voce e si ponga mano al riordinamento di tutta la materia sul terreno giuridico. (*Applausi dalla sinistra*).

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

IMPERIALE. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, i recenti provvedimenti presentati dal Governo al Parlamento in materia di trasporti terrestri, e in particolare quelli riguardanti la strada ferrata, richiamano alla nostra attenzione temi e discussioni che la lunga esperienza in questo delicato settore e le necessità del Paese dovrebbero far ritenere superati. Ma, purtroppo, malgrado un passato ed un presente ricchi di esperienza, non si riesce ancora nel nostro Paese ad attuare una politica dei trasporti tale da far rendere alle nostre Ferrovie quei vantaggi che esse potrebbero e dovrebbero dare alla collettività nazionale.

Onorevoli colleghi, ritengo che in pochi Paesi si sia dato corso ad una politica dei trasporti ibrida e confusa come nel nostro. Al riguardo la storia delle nostre Ferrovie ha molte cose da insegnarci.

Avvalendosi del potere politico e della corruzione, per un piatto di lenticchie, banchieri e blasonati nel 1885 riuscirono a strappare le Ferrovie allo Stato. Quando, nel 1905, sotto la pressione di epici scioperi dei ferrovieri, quelle strade ferrate vennero riconsegnate alla collettività, lo Stato, sborsando mucchi d'oro, non ricavò che un ammasso di ferri vecchi. Poi, sforzi dello Stato sempre maggiori per mettere in grado le nostre Ferrovie di rispondere al compito cui esse erano chiamate; fino a quando il tutto non venne distrutto dalla seconda guerra mondiale.

Non si è fatto nulla in questo dopoguerra per ridar vita alle nostre Ferrovie?

Non sarebbe stato possibile starsene con le mani in mano di fronte ad un disastro di tale portata e mentre il Paese, per procedere alla sua ricostruzione, aveva impellente necessità dei trasporti ferroviari. Si è fatto però, come cercheremo di dimostrare, solo

quel minimo indispensabile, molto spesso anche quel minimo fatto male, per cercare di tamponare le più grosse e gravi ferite, operando tanto poco in direzione di quell'Azienda, da non farle raggiungere neanche l'efficienza prebellica, mentre il traffico, rispetto a quel periodo, è grandemente aumentato.

Nè si è seguita una politica che disciplinasse il campo dei trasporti terrestri. Mancanza quindi di un Consiglio superiore dei trasporti o di altro organo che assolvesse quella funzione; mancanza di un coordinamento tra strada e rotaia, eccetera.

Ma esaminiamo i disegni di legge che sono stati presentati dal Governo al Parlamento per migliorare la situazione tecnica e finanziaria delle Ferrovie dello Stato. Citiamo il piano decennale comportante un investimento di 1.500 miliardi; il provvedimento per la sistemazione finanziaria del bilancio delle Ferrovie; quello riguardante la disciplina degli autotrasporti, ed infine il disegno di legge sulla riforma strutturale della stessa Azienda.

La genesi di codesti provvedimenti ci venne illustrata, lo scorso anno, dall'allora Ministro dei trasporti, onorevole Spataro, in occasione della discussione di quel bilancio. « Quando — ci disse l'onorevole Spataro —, dopo la mia nomina a Ministro dei trasporti, feci la prima relazione sulle condizioni e sulle necessità delle Ferrovie al Presidente del Consiglio, l'onorevole Fanfani dichiarò l'opportunità sia di affrontare subito la riforma delle strutture dell'Azienda, sia di elaborare un nuovo piano di potenziamento delle Ferrovie. Con queste direttive — continua l'onorevole Spataro — d'intesa coi Ministri del bilancio e del tesoro, onorevole Pella ed onorevole Taviani, fu nominata una Commissione di tre esperti, scelti tra estranei all'Amministrazione, per avere una valutazione sicuramente spassionata ». Fin qui l'onorevole Spataro.

Il resto è noto.

Sulla scorta del rapporto presentato dai tre esperti, l'approvazione da parte del Consiglio dei ministri dei disegni di legge cui si è fatto cenno e la presentazione di questi al Parlamento.

Che in codesta sterzata nella politica dei trasporti abbiano contribuito, malgrado ogni contraria affermazione da parte governativa, le critiche, l'ansietà del pubblico in seguito alla catena dei gravi disastri ferroviari, è cosa incontestabile. Le nostre Ferrovie, dal dopoguerra ad oggi, sono state troppo dimenticate da parte di chi aveva il dovere di provvedere a quel grande pubblico servizio per poter giungere a conclusioni diverse.

Ma a parte ogni polemica retrospettiva, ci sembra che sarebbe stato opportuno in quelle contingenze, e cioè mentre qualcosa si stava muovendo intorno ed in favore delle nostre Ferrovie, esaminare nell'ambito di un quadro più esteso e completo tutta la politica di investimenti e di sviluppo dei trasporti terrestri. Invece ci furono presentati dei disegni di legge parziali, staccati l'uno dall'altro e riguardanti solo particolari settori dei trasporti ferroviari, vincolando il Parlamento a discussioni frammentarie e senza un rapporto di connessione e di continuità nell'insieme dei trasporti di superficie.

Così, ad esempio, quando il Senato discusse il disegno di legge sul riclassamento e ammodernamento delle nostre Ferrovie, non ebbe la possibilità di dibattere in tutta la sua ampiezza e nella sua importanza il grave problema del coordinamento tra strada e rotaia; quello del ruolo che dovrebbe avere il Ministero dei trasporti in tutto il vasto quadro dei trasporti terrestri, e tanti altri problemi che rappresentano le varie, ma inscindibili facce di un solo poliedro che si chiama risanamento tecnico e finanziario delle Ferrovie dello Stato.

Uguualmente è da lamentare il fatto che in quella stessa occasione ella, onorevole Ministro, fu evasivo nei confronti della nostra richiesta di far conoscere al Parlamento il programma del Governo riguardante l'impiego degli 800 miliardi previsti dall'articolo primo della legge sul riclassamento e potenziamento delle nostre Ferrovie. Anzi, per quanto riguarda gli ordini del giorno presentati su questo o quel problema, ella non espresse alcun parere e accettò tutte le richieste come raccomandazione.

È vero che l'articolo 4 della stessa legge forniva qualche indicazione nei confronti dell'utilizzazione degli 800 miliardi, ma si trattava di indicazioni troppo sommarie e dalle quali non era possibile trarre un qualsiasi orientamento in tutta l'intricata materia delle necessità che presentavano e presentano le Ferrovie.

Ritengo che il Parlamento abbia il diritto di conoscere il come ed il perchè si operano certe scelte nelle pubbliche spese anche se queste riguardano un particolare settore.

E veda, onorevole Ministro, non si tratta di voler giudicare se sia giusta o meno la costruzione di questo o quel fabbricato viaggiatori, cose che ovviamente vanno lasciate alla competenza dei tecnici, ma si tratta di rivendicare al Parlamento la sua sovranità di giudizio nell'impiego dei pubblici finanziamenti.

Non ingiustamente, io credo, è stato osservato che un così strano modo di affrontare un problema tanto importante per lo sviluppo civile ed economico del Paese non poteva condurre a quei risultati che tutti, in quel delicato settore, si attendevano, particolarmente dopo l'allarme provocato dai numerosi disastri che si sono succeduti in questi ultimi tempi. E non ingiustamente è stato anche rilevato che il compito assegnato agli esperti è stato troppo limitato nel tempo e nelle funzioni, mentre poteva essere proprio quella la buona occasione per un esame completo di tutti i problemi dei trasporti pubblici terrestri.

Ecco perchè, da parte nostra, durante la discussione sul dispendioso piano delle autostrade, venne avanzata la richiesta di accantonare quel disegno di legge, per provvedere invece, con una visione unitaria e globale, a tutta la politica dei trasporti. I nostri contraddittori, pur ritenendo giusta la nostra richiesta, trovarono materia per arzigogolare intorno a quella questione. Si volle anche recriminare e ritenere manovra ostruzionistica la richiesta, che da parte di parlamentari del mio Partito era stata presentata alla Camera, perchè il disegno di legge riguardante il riclassamento e il potenziamento delle nostre Ferrovie fosse discusso in Assemblea.

Ma, in quell'occasione, i critici finsero di dimenticare che le conclusioni dei tre esperti erano state consegnate al Governo il 14 gennaio e che soltanto nel mese di settembre vennero presentati al Parlamento i noti disegni di legge. Perdita di tempo, dunque, ma per colpa di chi?

Onorevole Ministro, bisogna convincersi che la confusione che tuttora esiste nel campo dei trasporti terrestri, e che purtroppo continuerà ad esistere fino a quando non si sarà provveduto diversamente, sta a dimostrare che in quel delicato settore non si è stati, e non si è ancora, sulla buona strada.

Non vogliamo ripetere le osservazioni e le riserve che avanzammo in sede di discussione del disegno di legge riguardante il ri-classamento e il potenziamento delle nostre Ferrovie; ma non si può non riconoscere che, se pure col provvedimento finanziario deciso dal Governo, e migliorato dal Parlamento, si fa indubbiamente compiere un passo innanzi alle nostre Ferrovie, specie se si pensa alla pervicacia con cui esse dal Governo sono state sempre trascurate, il passo innanzi compiuto lascia le nostre Ferrovie con tutti i loro malanni ed i loro gravi acciacchi, proprio a metà della cura ricostituente che si vuole ad esse propinare.

Si legge nel rapporto dei tre esperti che « un primo scopo del piano decennale è quello di riportare gli impianti fissi e il materiale rotabile ad un grado di efficienza che si possa ritenere normale in un'azienda di produzione, eliminando i deleteri effetti conseguenti agli scarsi rinnovamenti e manutenzioni. Ma, a fianco di tale necessità (prosegue il rapporto), vi è quella di provvedere nello stesso tempo al potenziamento degli impianti e del materiale rotabile, e ciò al fine di soddisfare al maggior traffico che il piano prevede nel corso del decennio ».

Risparmio al Senato la lettura delle somme particolareggiate previste per i vari settori di lavoro, e dirò che gli investimenti globali previsti dai tre esperti, ai fini del completo ri-classamento e potenziamento della rete gestita dalle Ferrovie dello Stato, si aggirano intorno ai 1.500 miliardi; si aggirano cioè intorno alla stessa cifra prevista dal piano pluriennale predisposto dagli uffi-

ci tecnici della Direzione generale delle Ferrovie dello Stato. Di contro notiamo che il disegno di legge sul ri-classamento ed il potenziamento delle Ferrovie, presentato dal Governo, prevedeva un piano decennale di opere e forniture per la spesa di 800 miliardi, autorizzando però l'Azienda ad assumere impegni sino alla concorrenza della somma di 500 miliardi.

Quel disegno di legge, come è noto, venne opportunamente migliorato dal Parlamento. Orbene, mi chiedo: in quale considerazione furono tenuti i suggerimenti dei tre esperti quando, nel Consiglio dei ministri, proprio sulla scorta di quei suggerimenti, fu studiato — come disse lo scorso anno l'onorevole Spataro — il piano razionale sia di riordinamento amministrativo che di potenziamento della rete?

Evidentemente, nè il piano predisposto dagli uffici tecnici della Direzione generale delle Ferrovie dello Stato, nè i suggerimenti dei tre esperti furono tenuti in quella considerazione che dovevano pur avere.

L'onorevole Spataro, volendo scusare la avarizia del Governo nei confronti dell'Azienda delle Ferrovie, fece ricorso al comodo paracadute dell'impossibilità da parte delle industrie nazionali di approntare il materiale ordinato in un periodo di tempo relativamente breve. Ma, giustamente, dagli organi di stampa dei nostri industriali si è fatto rilevare che le industrie potenziano il loro apparato produttivo secondo le commesse ricevute.

D'altra parte è da rilevare che anche la Commissione dei tre esperti mostra di non condividere il parere dell'onorevole Spataro. Presentando infatti le sue conclusioni sul programma di ri-classamento e di potenziamento, quella Commissione ha affermato che sarebbe di grande interesse per l'industria nazionale delle costruzioni ferroviarie una prospettiva di lavoro di largo respiro.

Le vesti di « cenerentola » con cui si presentò quel disegno di legge furono dunque il frutto di un errato indirizzo politico e non la risultanza di considerazioni di natura tecnica.

Orbene, bisogna convincersi che per le nostre Ferrovie occorre fare di più, molto di

più. Il notevole arretrato nelle manutenzioni e nei rinnovamenti, che ha provocato il decadimento del patrimonio ferroviario, rende urgente, anzi improcrastinabile, uno sforzo finanziario adeguato a quelle grosse esigenze. Sono i tecnici a dirci che il ritmo delle ordinazioni e delle riparazioni del materiale è stato sempre inferiore al minimo vitale. Resta, ad esempio, assodato che su un parco costituito da 125 mila carri e 8 mila carrozze, oggi sono in esercizio circa 1.300 carrozze e 14 mila carri con più di 50 anni di età e 2.300 carrozze e 50 mila carri con età tra i 30 e i 50 anni. Per il solo ammortamento di quel parco sarebbe stato necessario costruire ogni anno, secondo il parere dei tecnici, 4 mila carri e 250 carrozze nuove. Le Ferrovie avrebbero cioè dovuto, dall'immediato dopoguerra ad oggi, spendere annualmente almeno una somma pari a 40 miliardi di lire solo per provvedere al normale svecchiamento del materiale rotabile.

Ben diversa invece è la situazione di fatto. A parte il vecchiume che circola ancora, contro le 7.243 carrozze che erano in circolazione al 30 giugno del 1939, alla stessa data del 1960 si aveva una disponibilità di sole 7.921 carrozze, mentre il traffico viaggiatori era più che raddoppiato. E più grave, al 30 giugno del 1960, si presentava la situazione dei carri e dei mezzi di trazione, in quanto, a quella data, non si raggiungeva neanche il parco di cui si disponeva nel 1939. Infatti, mentre al 30 giugno del 1939 erano in esercizio 135.487 carri e 5.040 mezzi di trazione tra locomotive a vapore, elettriche, Diesel, da treni e da manovra, eccetera, alla stessa data del 1960 circolavano sulla nostra rete 124.724 carri e 5.000 mezzi di trazione, con un decremento quindi di 10.763 carri e 40 mezzi di trazione. E ciò sempre tenendo conto del vecchiume che purtroppo è ancora in circolazione e del volume grandemente aumentato dei trasporti merci.

Così oggi ci troviamo di fronte a questa paradossale situazione: mentre il traffico viaggiatori dai 167 milioni di unità del 1938-1939 è passato ai 380,7 milioni nel 1959-60 e mentre ancora i viaggiatori-chilometro sono passati dagli 11,8 miliardi ai 26,8 miliardi, sempre relativamente allo stesso periodo

di tempo, i posti disponibili a sedere per i viaggiatori sono diminuiti. Questa caotica e deplorabile situazione ha fatto sì che, recentemente, migliaia di lavoratori del Valdarno fiorentino e aretino, per protesta contro le superaffollate e sgangherate vetture dei treni operai, con i quali tutti i giorni si recano a Firenze, bloccassero una diecina di convogli ferroviari tra cui la freccia del Sud. Quei treni sono rimasti fermi nelle stazioni di Figline, Incisa, Rignano ed in altri punti del tratto Firenze-San Giovanni Valdarno per oltre quattro ore. Un'analoga, ma più clamorosa protesta, il 15 giugno scorso a Bari, presso la stazione della Sud-Est: una cinquantina di cittadini, in maggioranza operai e studenti, si sono sdraiati sui binari di quella stazione per impedire la partenza di un treno che non aveva potuto contenere tutti i passeggeri.

Non migliore si presenta la situazione per quanto riguarda il traffico merci. Dai dati esposti dal collega Florena, nella sua relazione al bilancio dello scorso anno, rileviamo che, mentre dai 47,4 milioni di tonnellate caricate nel 1938-39 si è passati ai 55,8 milioni di tonnellate caricate nel 1959-60, e mentre dagli 11,5 miliardi di tonnellate-chilometro del 1938-39 si è passati ai 15,7 miliardi di tonnellate-chilometro nel 1959-60, i carri a disposizione del pubblico presentano un decremento, come abbiamo già detto, di 10.763 unità, senza tenere conto della bella mostra che fanno di sé i veicoli con 50 anni di vita.

Per i danni che, per questa situazione, ha ricevuto l'economia soprattutto del nostro Mezzogiorno, un particolare esame va fatto in direzione del traffico merci costituito dai trasporti di derrate. Dalle statistiche ufficiali rileviamo che, dai 197 mila carri caricati nel 1938-39 per il trasporto di derrate per ferrovia, si è passati ai 247 mila del 1950-1951 ed ai 420 mila carri caricati nel 1959-60. Si è passati cioè dal 6 al 12 per cento dei carri complessivamente caricati sulla rete nel periodo di tempo che corre dal 1939 al 1960.

Bisogna onestamente riconoscere che, rispetto al numero dei carri in circolazione, il 12 per cento di essi, complessivamente ca-

ricati per derrate, non può aver soddisfatto le esigenze del mercato. D'altra parte si sa quante critiche, quante proteste si sono levate al riguardo da parte degli utenti interessati.

Ma un particolare esame merita il settore del traffico dei prodotti ortofrutticoli trasportati in regime di freddo. Si sa che nei mesi di luglio, agosto e settembre le richieste dei carri refrigeranti, per la deperibilità delle merci trasportate, tendono costantemente ad aumentare. Ebbene l'Azienda non è in grado di assicurare a quei trasporti quella sollecitudine e quella regolarità che essi richiedono. Ed è proprio questa deplorabile situazione che ha fatto registrare tanti gravi danni all'economia del Mezzogiorno.

Ci si è fatto intravedere un certo piano riguardante l'ordinazione di nuovi carri frigoriferi; ma la categoria interessata ha fatto conoscere il proprio malcontento su quel piano.

Non ho potuto, purtroppo, esaminare con quella completezza che desideravo la relazione del collega De Unterrichter, perchè il tempo mi è stato tiranno. La consuetudine di lavoro nella 7^a Commissione mi dice quanta diligenza il collega ponga nell'espletamento degli incarichi che gli vengono conferiti, e un approfondito esame della sua relazione indubbiamente mi sarebbe stato prezioso in questo dibattito.

Ma pure attraverso un frettoloso esame di quel documento, ho potuto notare come in essa non manchino rilievi sulla grave situazione delle nostre Ferrovie. Nè occorre, anche per ragioni di economia di tempo, che mi soffermi su questo o quel punto della relazione, giacchè le deficienze dell'Azienda traspaiono dallo spirito di tutta la relazione.

Ebbene, se così lacunosa si presenta, sul mercato dei pubblici trasporti, la nostra ferrovia, con mentalità e abiti ben diversi affrontano la concorrenza gli autotrasporti, amici-nemici della strada ferrata.

Dai dati resi noti dal Consiglio economico europeo, in ordine all'incremento del parco automobilistico dei diciassette Paesi del Consiglio economico dei Ministri dei trasporti, si rileva che quel parco, dal 1951 al 1955, ha ricevuto un incremento di circa il 73 per cen-

to; per quanto riguarda il nostro Paese è da rilevare che, nei primi dieci mesi del 1961, l'incremento delle iscrizioni di nuovi autocarri è stato dell'ordine del 40 per cento rispetto ai dieci mesi precedenti e dell'11,5 per cento per quanto riguarda l'incremento dei rimorchi.

È vero che si tratta di dati da interpretare con una certa cautela, in quanto non tutti gli autocarri immatricolati saranno al servizio dei trasporti in conto terzi, e in alcuni casi si tratta di rinnovamento di mezzi. Però non vi è dubbio che i progressi che si stanno compiendo in quel settore sono veramente imponenti. È anche da aggiungere — così informano i competenti del ramo — che il miglioramento del parco motoristico è imposto dalle esigenze della concorrenza la quale comporta l'uso di veicoli di portata sempre maggiore, onde ottenere minori spese di esercizio.

Ed è proprio attraverso codesto continuo rinnovamento e rinsanguamento dei propri parchi che le autolinee hanno raggiunto le condizioni per poter essere concorrenti alle Ferrovie.

Così, ad esempio, la ditta autotrasportatrice Marozzi, per il percorso Foggia-Roma, pratica una tariffa inferiore di 500 lire rispetto a quella praticata dalle Ferrovie per la seconda classe.

Qui, aprendo una parentesi, vi sarebbe da chiedere: chi ha autorizzato quella tariffa? Onorevole Mattarella, lei è anche Ministro della Motorizzazione civile; come spiega, allora, questa disparità tra la tariffa ferroviaria e la tariffa degli autotrasporti? Chiudo la parentesi!

E riprendendo il discorso dirò che, se è vero che gli autotrasportatori partono avvantaggiati di molti punti nei confronti delle Ferrovie, è però anche vero che quegli imprenditori mostrano di avere una mente più aperta nei confronti della propria azienda di quanto non abbiano avuto i vari Governi nei riguardi delle nostre Ferrovie.

Quanto, dunque, è venuto e viene ad incidere questo mancato ammodernamento sui costi di esercizio?

Abbiamo fermato la nostra attenzione sulle esigenze che presenta il materiale rotabi-

le, ma occorre tener conto anche delle opere di infrastruttura: armamento dei binari, elettrificazione, impianti di sicurezza, passaggi a livello e così via.

Si sa, ad esempio, che la rete ferroviaria italiana esercitata è di chilometri 16.328. Ebbene, di essa soltanto 4.436 chilometri sono a doppio binario, e soltanto 7.303 chilometri sono elettrificati. E ciò mentre, fra qualche anno, dovremo prepararci a festeggiare il centenario di molti chilometri di binari e mentre siamo assai lontani dall'applicare, come in Francia, in Germania e nella Gran Bretagna, le traverse di cemento armato. Il senatore Corbellini, lo scorso anno, ci fece sapere che, per questo nuovo tipo di armamento, che indubbiamente arrecherebbe una grande economia alle spese di esercizio ed una maggiore sicurezza ai convogli, si sono compiuti degli esperimenti fin dal 1935, sui tratti di linea da Orte ad Orvieto e da Montale a Pistoia. Chiediamo: continuano gli studi intrapresi fin dal 1935, oppure non si è provveduto in merito, per mancanza di finanziamenti?

D'altra parte, si è sempre detto che la ricostruzione della rete era stata compiuta; ma confesso che molto perplesso mi lasciò, a suo tempo, una affermazione dell'ex Direttore generale delle Ferrovie, ingegner Di Raimondo, il quale, celebrando il cinquantenario dell'Azienda, così scriveva: « Occorre ricostruire in via definitiva i manufatti riparati con carattere di precarietà e di provvisorietà ». Ebbene chiediamo: quei tali lavori, compiuti con carattere di precarietà e di provvisorietà, hanno trovato la loro definitiva sistemazione?

I recenti disastri ferroviari sono molto indicativi, al riguardo.

È certo che lo sfruttamento del materiale rotabile, conseguenza di mancati finanziamenti all'Azienda, supera ogni limite di sicurezza, per cui esso presenta spesso segni di affaticamento, fenomeno al quale con molta probabilità si possono imputare molti dei disastri avvenuti.

Si è arrivati, sempre per mancanza di finanziamenti, a diminuire le spese per la manutenzione del materiale rotabile e delle linee, prolungando i tempi di revisione fino

a raddoppiarli. Giustamente è stato, quindi, scritto dai tre esperti « che il grado di efficienza del complesso rappresentato dai valori sopra riportati — ossia 4 mila miliardi — ha subito, nel suo insieme, una notevole riduzione a causa dell'insufficienza dei fondi che da numerosi anni sono stati destinati alle opere di manutenzione e di rinnovamento ».

Esigenze, dunque, veramente inderogabili quelle dell'Azienda, esigenze che impongono — sono ancora i tre esperti che parlano — « l'urgente rinnovamento del materiale vetusto e degli impianti antiquati i quali, stando a quanto dichiarano i servizi responsabili dell'Azienda, non essendo rinnovati da decenni, ed essendo stati oggetto nel frattempo di eccessiva usura, senza una manutenzione adeguata, hanno raggiunto un tale stato di inefficienza da destare serie preoccupazioni sulle conseguenze che possono derivare all'ordinato svolgimento dei treni e dei suoi riflessi negativi ». Che cosa dovevano dire di più i tre esperti per invogliare il Governo ad essere meno esoso nei confronti della più grande azienda della Repubblica italiana?

Anche la Direzione generale delle Ferrovie ha più volte chiaramente fatto intendere che la situazione era insostenibile. Ha dovuto denunciare, senza alcuna reticenza, di essere stata costretta a stornare fondi straordinari destinati agli investimenti per sopperire alle riparazioni urgenti. Ed ha anche invocato e stimolato una più solerte attenzione del Governo sulle condizioni della maggiore impresa industriale del Paese.

Tutto ciò fino a qualche mese fa — fino a quando cioè l'acqua non è arrivata alla gola — è rimasto lettera morta.

Lo scorso anno, dopo i noti disastri a catena, è stata la stampa nazionale a mettere in grande risalto le gravi lacune nel nostro servizio ferroviario. « La messa a punto delle Ferrovie non può essere più rimandata », scriveva a caratteri di scatola « Il Corriere della Sera »; « Linee e materiali inadeguati causa dei disastri ferroviari », rilevava un altro quotidiano; « È necessario combattere la vecchiezza del materiale rotabile delle Ferrovie », metteva in risalto un terzo quotidiano. È dunque un nutrito coro

a chiedere una nuova politica nel campo dei trasporti.

Si legga tutto quel che è stato scritto per il ritardo dei treni durante le feste del Ferragosto: un florilegio di quelle invettive potrebbe costituire un giusto omaggio all'indirizzo di questo e soprattutto dei passati Governi. « Quel che è accaduto domenica — scriveva il 21 agosto "La Stampa" di Torino — dà la misura della situazione: ci sono stati ritardi di cinque ore. I convogli sovraffollati scaricavano colonne di viaggiatori sfiniti, disfatti. I ferrovieri — proseguiva il giornale — fanno quello che possono; in molti casi si prodigano per cercare di porre rimedio a quelle deficienze, ma la buona volontà del personale non basta. I binari vecchi o inadeguati non consentono di aumentare la velocità; anche gli impianti di sicurezza e di controllo sono spesso antiquati, impongono particolari cautele e rallentano la circolazione, eccetera ».

Ed è da rilevare che codeste cose si scrivono in una città fra le meglio servite dalle nostre Ferrovie. Sappiamo dove mira codesta critica alla nitroglicerina, ma bisogna onestamente riconoscere che nel fondo di essa vi sono delle verità. Ebbene, quelle verità è necessario accettarle anche se ci amareggiano, ed anche se sappiamo che molto spesso esse provengono da settori interessati a denigrare l'Azienda. Ma purtroppo le nostre Ferrovie segnano il passo, specialmente rispetto ai progressi compiuti dagli altri Paesi; e vorrei citare quale esempio le Ferrovie francesi e svizzere, le quali, proprio attraverso larghi ammodernamenti, apportati sia al materiale fisso che a quello rotabile, come pure attraverso l'impiego di sempre migliori apparecchiature di controllo, hanno raggiunto un tale grado di sicurezza, pur con velocità commerciali ben più elevate di quelle tenute dalla nostra rete, da riacquisire alla rotaia parte del traffico perduto negli anni dell'immediato dopoguerra e da contendere il passo agli autotrasporti.

Ritengo utile in questa circostanza ricordare anche il dibattito svoltosi lo scorso anno alla Camera dei Comuni per un progetto di totale riorganizzazione delle ferrovie

inglesi, per molti aspetti in posizioni arretrate come le nostre.

Quando, in codesta colpevole situazione, accade un sinistro, e le rotaie rimangono bagnate di sangue, a chi si affibbia la colpa? Il primo e l'unico a piangere in carcere colpe che molte volte non sono sue, ma di una situazione generale, è sempre, purtroppo, il ferroviere. Senza dire che, molte volte, gli errori degli altri il ferroviere li paga con provvedimenti lesivi della propria dignità o addirittura con la propria vita.

Chi paga oggi lo scotto di un servizio che non ha i presupposti per essere efficiente è l'ingegner Rissone, Direttore generale delle Ferrovie dello Stato. Con puntualità addirittura cronometrica si colloca in quiescenza quel Direttore generale, non appena scoccato il suo 65° anno di età; e gli si comunica il suo nuovo stato con un sistema che non può non procurare grande amarezza e non offendere la dignità dell'alto funzionario, specialmente quando si ha la coscienza di aver servito lo Stato con ogni spirito di sacrificio e di abnegazione.

È vero che, per l'adozione di quel provvedimento, si è fatto ricorso al comodo paracadute di un disposto di legge; però è anche vero che la consuetudine, almeno nell'Amministrazione delle ferrovie, smentisce la pedissequa applicazione di quella legge. Cito il recentissimo caso dell'ingegner Cirillo, già vice Direttore generale delle Ferrovie, anch'egli, come il Rissone, fuori dei ruoli dell'Azienda, collocato in quiescenza al compimento del sessantaseiesimo anno di età.

D'altra parte si sa che i più alti gradi della gerarchia ferroviaria sono tutti collocati a riposo al compimento del sessantaseiesimo anno di età. Ebbene, sarebbe bastata questa sola considerazione, che scaturisce da evidenti ragioni di equità, per sconsigliare l'adozione di quel provvedimento, quanto mai inopportuno, non rispondente alla consuetudine e che ricalca una politica di errori.

Ma, per giustificare di fronte all'opinione pubblica i malanni che affliggono le nostre Ferrovie, occorre trovare chi pagasse per i veri responsabili di quella grave situazione,

e il capro espiatorio è stato trovato, è venuto fuori: il Direttore generale delle Ferrovie. Poi, bisognava mettere a tacere chi troppo pubblicamente denunciava le necessità dell'Azienda e quella voce è stata messa a tacere.

Si girino e rigirino le cose come meglio e più opportunamente si creda, ma la verità è questa.

Intanto i colleghi sappiano qual è il trattamento di quiescenza che la Repubblica italiana, fondata sul lavoro — è bene ricordarlo — riserva ai suoi più alti funzionari: l'ingegner Rissone, dopo una lunga carriera nelle Ferrovie dello Stato e dopo sei anni di direzione di quella Azienda, con le responsabilità che tutti conosciamo, è collocato in quiescenza con un assegno mensile di 207 mila lire e con una buon uscita di poco più di 4 milioni. Lasciamo al buon senso dei colleghi ogni commento!

Sicuri di interpretare anche il pensiero del Senato, all'ingegner Rissone, che con il primo novembre lascia la Direzione generale delle Ferrovie, inviamo i nostri migliori auguri di vita lunga e serena, giusto premio per le sue fatiche e per le gravi responsabilità che ha saputo assumere, dirigendo, con solerzia e perizia, un settore tanto importante e pur tanto negletto della vita pubblica italiana.

Ma vogliamo anche richiamare l'attenzione del Governo sul fatto che in questo modo e con questi sistemi si rincorrono sempre, senza mai afferrarle, le cause generali del marasma che affligge le nostre Ferrovie. È tempo di uscire dall'episodico, dal particolare se si vogliono individuare le vere cause della inefficienza del nostro servizio ferroviario e dei tanti disastri che stanno funestando la vita del nostro Paese. Perchè, onorevole Ministro, collocare in quiescenza anzitempo un Direttore generale? Ogni ipotesi che tenti di incolpare la fatalità o che tenti di limitarsi all'episodico, non convince, non può convincere. Ci deve essere, e c'è, una causa generale per spiegare situazioni e fenomeni tanto gravi e di tanta ampiezza. E la causa generale è nello stato di arretratezza grave in cui versano le Ferrovie italiane.

Basti pensare che la sciagura di Voghera — dicono i tecnici — poteva essere evitata

se sui nostri locomotori fosse installato il dispositivo, applicato su quasi tutti i locomotori dei Paesi europei, il quale blocca automaticamente un convoglio nel momento in cui avverte la presenza del semaforo rosso. Ma ciò che vale per il dispositivo di blocco automatico vale per tutto il resto: passaggi a livello, scambi, eccetera.

Fino a qualche giorno fa, nelle carceri di Foggia, gemevano in stato d'arresto due ferrovieri, perchè ritenuti colpevoli di avere, nel luglio scorso, procurato la morte di altri due ferrovieri, a causa di una manovra di scambio sbagliata. La Magistratura, dopo un più approfondito esame del luttuoso episodio, ha ritenuto di poter concedere loro la libertà provvisoria. Quale sarà la sorte di quei due sventurati ci sarà dato constatare dal responso del processo. Non è certamente questa la sede per chiarire fatti e circostanze che determinarono quel tragico incidente; ma riteniamo che sia questa la sede più opportuna ove bisogna mettere in chiara luce che, se in quella stazione vi fosse un apparato centrale di sicurezza, la sciagura non si sarebbe verificata. Invece è purtroppo da deplorare che, in un centro ferroviario tanto importante come quello di Foggia, gli scambi siano condotti ancora come nel '1870, quando quello scalo ebbe vita, e quando in quella stazione circolavano appena una ventina di treni al giorno, contro i 260-270 odierni.

E mi duole che nella relazione del collega De-Unterrichter tali dolorosi episodi, anche con tutte le attenuanti per il personale, si facciano in gran parte passare come dipendenti da cause dell'uomo, senza che vengano approfonditi anche e soprattutto i fattori tecnici. Ecco perchè, onorevole Ministro, la sciagura di Fiumarella, quella di Voghera, quella di Cassano d'Adda, e le tante altre che hanno funestato la vita dei nostri trasporti ferroviari, non sono dei casi staccati l'uno dall'altro, nè rappresentano una colpa individuale; le responsabilità sono più grandi e generali. Se si vuole giustizia, si deve andare al di là delle responsabilità di un Direttore generale o dei conducenti del tragico 8151 o di altri treni della morte. E si noti che, siffatto marasma ha luogo proprio in

tutti quei settori in cui è in gioco l'interesse collettivo, come è il settore dei trasporti di massa.

In cotesta tragica situazione bisogna onestamente dare atto ai tecnici e a tutto il personale dell'Azienda del grande sforzo che, giorno per giorno, vanno compiendo per poter organizzare un servizio che non ha i presupposti per rispondere alle esigenze di un traffico ferroviario moderno. E bisogna anche recriminare e deplorare l'abbandono in cui, da anni, sono tenute le nostre ferrovie. Come dunque non spiegarci i disavanzi di gestione e come dunque non spiegarci molti dei disastri a catena che si sono verificati nel nostro Paese? Ma se la divisa del Governo, nei confronti dell'Azienda delle ferrovie...

PRESIDENTE. Penso che lei sarà ormai verso la conclusione, senatore Imperiale!

IMPERIALE. Il senatore Gombi ha rinunciato a parlare, per cui interverrò soltanto io per il mio Gruppo.

PRESIDENTE. Allora lei guadagna qualche minuto. L'avverto che ha chiesto la parola il Ministro dei trasporti per confutare alcune sue osservazioni.

IMPERIALE. Dicevo, dunque, che la divisa del Governo, nei confronti dell'Azienda ferroviaria, è stata sempre quella del sordido avaro: ben altri panni si indossano nei riguardi delle ferrovie in concessione! Basta tenere presente che nel bilancio in discussione, su una spesa di circa 25 miliardi — quale è quella prevista per il Ministero — sono in previsione la bellezza di circa 17 miliardi per le ferrovie concesse. Sono in previsione di spesa, cioè, 7 miliardi e rotti per sovvenzioni chilometriche, 100 milioni allo stesso titolo alle tramvie extraurbane, e ben 8 miliardi e rotti per sussidi straordinari di esercizio, ossia per la copertura di disavanzi di servizio, perchè il concessionario, pur essendo un appaltatore, nulla deve rischiare. Ed è da aggiungere che con l'esercizio in corso, rispetto

a quello dello scorso anno, le previsioni di spesa per i detti capitoli sono aumentate di altri 2 miliardi.

Ci si illuse sognando e sperando nella magica efficacia della legge n. 1221. Le prospettive erano che i miliardi dati dallo Stato a fondo perduto servissero a rendere gradualmente meno oneroso l'esercizio delle linee in concessione e consentissero un alleggerimento degli oneri gravanti sul Tesoro. I sogni e le grandi speranze riposte su quella legge sono sfumati, miseramente sfumati di fronte alla realtà viva e palpitante. E la realtà è che, malgrado i miliardi regalati dallo Stato per rendere più efficienti i servizi delle concesse, e quindi meno oneroso per il Tesoro l'esercizio di quelle linee, i sussidi straordinari di esercizio in quest'ultimo decennio sono enormemente aumentati.

Ma vi è di più. Vi sono ferrovie concesse che, per le pietose condizioni in cui si svolge il loro servizio, avrebbero potuto presentare un piano di ammodernamento e potenziamento che lo Stato avrebbe finanziato in base alla citata legge n. 1221. Non risulta che tali piani siano stati mai presentati. Citiamo il caso delle Calabro-lucane gestite dalla Edison.

Ma il lato più grave della questione è dato dal fatto che neanche il Ministero dei trasporti si è mai preoccupato di comprendere quelle ferrovie nel novero di quelle da ammodernare, come previsto dalla citata legge n. 1221. Ebbene, l'aver escluso, ad esempio, le Calabro-lucane da quelle ferrovie da ammodernare frutta annualmente all'Edison oltre il miliardo e mezzo per sovvenzioni chilometriche, altro miliardo e rotti quale sussidio straordinario, ossia quale compenso per mantenere la propria ferrovia in uno stato di colpevole arretratezza. Così l'Edison, col beneplacito del Governo, ha potuto rapinare allo Stato, e quindi alla collettività nazionale, oltre 20 miliardi dal 1949 ad oggi.

E tralascio di parlare delle doppie concessioni, quella ferroviaria e quella stradale, sullo stesso percorso e in ordine alle quali, alle nostre denunce, si è sempre risposto che si sarebbe provveduto, ma le cose re-

stano come prima, permettendo di far razziare allo Stato, per sovvenzioni straordinarie a cui non si ha assolutamente titolo, miliardi e miliardi. E la cuccagna continua col silenzio colpevole di coloro che dovrebbero tutelare gli interessi dello Stato.

Con vero giubilo delle popolazioni calabresi è stata accolta la dichiarazione da lei resa, onorevole Ministro, all'altro ramo del Parlamento, in sede di discussione del bilancio che è ora al nostro esame, circa l'intendimento del Governo di riscattare le Calabro-lucane. Era ora che a ciò si arrivasse! Di troppo sangue di innocenti sono bagnate quelle rotaie: 71 morti non sono una cifra, ma rappresentano un groviglio spaventoso di carne umana sanguinante e martoriata intorno al quale piangono ancora disperatamente centinaia e centinaia di congiunti, tutta la Calabria generosa.

E non si può non riconoscere tutta la ragione che hanno avuto i calabresi nel ribellarsi. Di ciò si sono dovute render conto anche le Autorità preposte all'ordine pubblico. In quella dolorosa contingenza il tributo di sangue e di vite umane è stato troppo pesante e non vi è chi non veda come l'ombra della politica dei monopoli gravi pesantemente su quell'immane sciagura. Ora, il disastro di Fiumarella ripropone, in termini veramente drammatici e attuali, la necessità di risolvere problemi che non hanno soltanto configurazione e carattere locali, ma investono tutta la politica governativa nei confronti dei monopoli e, in specie, la politica governativa nei confronti dei concessionari delle linee appaltate. Chiediamo: dopo il riscatto delle Calabro-lucane, altri 5 mila chilometri di linea aspettano di essere liberati dalle strette di certi monopoli. Quale programma ha il Governo al riguardo?

Onorevole Ministro, la strada da battere gliela indica il buon costume amministrativo, gliela indica un più alto senso di moralità nella vita pubblica del nostro Paese. Vorrà il Governo imboccare questa strada?

Passando ad altro argomento, le ricorderò, onorevole Ministro, che, in occasione della discussione del disegno di legge riguardante il riclassamento e il potenzia-

mento delle nostre Ferrovie, le chiesi se fosse nei disegni del Governo l'eliminazione di 8-10 mila chilometri di ferrovia, come previsto da un certo piano di cui si fece portavoce l'ingegner Fedele Cova attraverso la stampa e conferenze e non mai smentito.

La mia domanda purtroppo rimase senza risposta.

Ora, che esista una questione di ridimensionamento di alcune linee a scarso traffico è indubitato, ma che si voglia giungere ad un'amputazione così grave delle nostre strade ferrate, è, codesto, problema che deve essere esaminato con molta accuratezza e con molto senso di responsabilità perchè investe l'economia del Paese e l'avvenire di tante popolazioni. Ecco perchè chiediamo ampi lumi al riguardo, ed ecco ancora un altro motivo che giustifica la nostra richiesta di far conoscere al Parlamento il programma che il Governo ha innanzi a sè sul riassetto delle nostre ferrovie.

Onorevole Ministro, onorevoli colleghi, abbiamo voluto fare un quadro delle gravi lacune che presenta il nostro servizio ferroviario non già per il bel gusto di denigrare quella grande Azienda, ma per giungere ad una conclusione che potesse essere utile per riuscire a conferire alle nostre Ferrovie quel posto che ad esse compete nello sviluppo economico e sociale del nostro Paese. E la conclusione è che per quella grande Azienda di Stato occorre far di più, molto di più.

Invece « la vostra avarizia il mondo rattrista », direbbe il Poeta. Se il Parlamento non avesse migliorato il disegno di legge presentato dal Governo sul riclassamento e potenziamento delle nostre Ferrovie, si sarebbe, per un quinquennio, affrontato il problema di quell'Azienda con lo stanziamento di soltanto 500 miliardi, e ciò malgrado i suggerimenti dei tre esperti a mezzo del loro rapporto, il parere indubbiamente autorevole della Direzione generale delle Ferrovie attraverso il suo piano pluriennale, le critiche del Parlamento, della stampa, dell'opinione pubblica sul deplorabile abbandono delle nostre strade ferrate. Orbene, sono proprio codeste assai significative manifestazioni di resistenza, di incomprendimento, ad indicarci

con quale mentalità viene dal Governo affrontato il grave problema dei trasporti ferroviari nel nostro Paese. Ed è a codesta ostinata mentalità che noi opponiamo le nostre critiche; dirò di più: continueremo a muoverci sul terreno della critica perchè siamo sicuri che, battendoci per una Ferrovia riclassata, potenziata, moderna, rendiamo un grande servizio al nostro Paese. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

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

M A T T A R E L L A, *Ministro dei trasporti*. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, io desidero non lasciar passare senza un'immediata precisazione e puntualizzazione quanto il senatore Imperiale ha detto a proposito del collocamento a riposo del Direttore generale delle ferrovie dello Stato. L'ingegner Rissone non è stato collocato in quiescenza anzitempo e non lo è stato perchè considerato un capro espiatorio da offrire all'opinione pubblica e a giustificazione della politica del Governo. La legge del 1958 prevede che, al raggiungimento del sessantacinquesimo anno di età, tutti i funzionari dello Stato vadano collocati obbligatoriamente a riposo; e non c'è più una discrezionalità da parte della Pubblica Amministrazione, così come c'era prima della legge stessa.

C'è una norma transitoria, che dà la possibilità, affidata alla discrezionalità dei rispettivi Ministri, del mantenimento in servizio fino al marzo 1963 dei funzionari che, avendo compiuto i 65 anni, non abbiano compiuto i 40 anni di servizio.

Questa norma non poteva essere applicata perchè l'ingegner Rissone ha compiuto quasi 41 anni di servizio.

Il senatore Imperiale ha citato i precedenti, e io gli do atto che i precedenti esistono; ma devo rilevare che essi non possono superare la legge e che, posto il problema, in un regime democratico e in uno Stato di diritto la legge va applicata anche se ciò va fatto con rammarico. E con rammarico io ho firmato il decreto di collocamento a riposo dell'ingegner Rissone, al quale ho

comunicato il provvedimento con anticipo, senatore Imperiale, e con tutto il garbo che un alto funzionario, distinto e valoroso, come l'ingegner Rissone, meritava e come la buona educazione comportava.

Niente, quindi, propositi di offrire capi espiatori e nessun collocamento fatto anzitempo!

Se in precedenza, seguendosi una norma che oggi vale solo per i Direttori centrali, i vice Direttori generali sono stati collocati a riposo al raggiungimento del 66° anno di età, questo non poteva comportare che il sistema venisse seguito quando il problema si è posto; e ponendosi il problema e giungendo alla conclusione che, giuridicamente, la soluzione era quella che è stata poi adottata, essa non poteva non essere presa. (*Applausi dal centro*).

I M P E R I A L E. Non siamo d'accordo.

M A T T A R E L L A, *Ministro dei trasporti*. Senatore Imperiale, lei può anche non essere d'accordo, ma io penso che la legge vada applicata!

Voce dalla sinistra. Nel 1953 si agiva diversamente!

M A T T A R E L L A, *Ministro dei trasporti*. Non è una buona ragione per non applicare la legge, che nel 1953 non era per altro vigente, perchè essa è del 1958.

I M P E R I A L E. Noi protestiamo per la maniera in cui si è mandato in quiescenza quell'alto funzionario!

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

P E N N A V A R I A. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, è triste parlare in quest'Aula quasi vuota. E la constatazione è ancora più triste perchè dimostra che il Parlamento democratico è stato superato dalla partitocrazia.

P R E S I D E N T E. Senatore Pennavaria, mi permetta di farle, molto amabil-

mente, un'osservazione: anche lei dovrebbe sempre essere presente in Aula quando parlano i suoi colleghi, e invece qualche volta non c'è.

P E N N A V A R I A . La sua osservazione, onorevole Presidente, conferma, purtroppo, quanto io ho constatato. Comunque, mi è gradito parlare ugualmente e brevemente — secondo il tempo che mi è stato concesso — sul bilancio delle ferrovie dello Stato, della quale Amministrazione, per circa sette anni, io ebbi l'onore di essere a capo, come Sottosegretario di Stato per le comunicazioni.

E ricordo, con viva simpatia, l'organizzazione di questa grande Azienda dello Stato e l'opera appassionata dei suoi dirigenti e dipendenti, che costituiscono un gruppo ragguardevole di fedeli servitori del Paese, in ogni tempo, in pace e in guerra.

Ho sempre seguito con interesse, da molti anni, i problemi che travagliano le ferrovie, specialmente nel dopoguerra, quando il progredire della tecnica e le crescenti esigenze del traffico e della vita sociale hanno imposto un ritmo di sviluppo accelerato, non sempre seguito dagli uomini responsabili con i mezzi necessari.

E ciò ha segnato un arresto nel rinnovamento delle ferrovie, che è stato causa di gravi conseguenze, non ancora completamente superate.

Vorrei, pertanto, in questa sede, precisare alcuni aspetti importanti dell'Amministrazione ferroviaria, che rappresenta il complesso industriale più vasto d'Italia, con centosessantamila dipendenti e un movimento finanziario di circa un miliardo di lire al giorno, in entrata e in uscita.

Una grande organizzazione industriale, perchè lavori in pieno e si sviluppi, deve disporre di grandi mezzi finanziari, proporzionati ai suoi bisogni.

Il bilancio delle ferrovie, invece, presenta una situazione di continuo e persistente squilibrio, da attribuirsi, soprattutto, a molteplici fattori di diversa natura e complessità. E sul piano strettamente economico-industriale le cause principali, che concorrono a determinare le difficoltà in cui l'Azienda

da tempo si dibatte, sono da ricercarsi principalmente: nell'inadeguato livello delle tariffe; nell'incidenza sul bilancio degli oneri anormali per le pensioni dovute agli ex dipendenti e relativi congiunti; nell'insufficiente rimborso, da parte del Tesoro e delle altre Amministrazioni statali, degli oneri che, per motivi extra-aziendali, essa sopporta.

Accanto a questi fattori di squilibrio della gestione finanziaria delle ferrovie si pone poi la necessità di risolvere il problema delle manutenzioni e dei rinnovamenti delle linee, degli impianti e dei mezzi di esercizio.

Negli anni scorsi, gli stanziamenti di bilancio da destinare a queste spese sono stati contenuti entro limiti ristrettissimi, tanto che numerosi lavori di risanamento e di potenziamento sono stati necessariamente sospesi o rinviati. Se gran parte, dell'arretrato costituitosi in questi settori potrà essere, ora, eliminato con i fondi del piano decennale, è, però, indispensabile che l'Azienda possa contare per gli esercizi futuri su stanziamenti commisurati alle reali e inderogabili esigenze del traffico e della sicurezza.

È vero che con la stessa legge di approvazione del piano decennale è stato disposto anche un adeguamento delle dotazioni da destinare alla manutenzione ed al rinnovamento, ma sarebbe auspicabile che l'Azienda potesse contare anche su disponibilità maggiori di quelle corrispondenti ai minimi fissati dal suddetto provvedimento legislativo (20 per cento del gettito dei prodotti del traffico per la manutenzione e 10 per cento per i rinnovamenti).

Va considerato, d'altra parte, che il maggior onere, che deriverebbe al bilancio da un'ulteriore rivalutazione di questi stanziamenti, potrebbe trovare compenso nelle maggiori entrate che l'Azienda ferroviaria avrebbe titolo di pretendere dal Tesoro e dalle altre Amministrazioni statali. E ciò in dipendenza di una più adeguata valutazione degli oneri extra-aziendali, che impropriamente gravano sulla sua gestione. Basti pensare che per l'esercizio in corso i rimborsi ammessi a tale titolo figurano iscritti in bilancio per 66,3 miliardi, mentre, in effetti,

più aggiornate valutazioni eseguite fanno elevare il complessivo ammontare degli oneri stessi a 86,8 miliardi. E in quest'ultima cifra non è incluso alcun reintegro del cospicuo onere che l'Azienda sopporta per il servizio delle pensioni agli ex-dipendenti e loro congiunti.

La normalizzazione del regime « del fondo pensioni » è stata parzialmente accolta con la soluzione adottata nel disegno di legge riguardante la « sistemazione finanziaria del bilancio delle Ferrovie dello Stato », attualmente all'esame del Parlamento. Sta di fatto, però, che la normativa prevista da questo schema appare inadeguata ad assicurare una soddisfacente sistemazione di tale spinosa questione. La normalizzazione, difatti, degli oneri per le pensioni verrebbe a concretarsi in un contributo a carico del bilancio ferroviario pari a cinque volte e mezzo l'importo delle ritenute ordinarie e straordinarie praticate al personale, in luogo di un contributo che — secondo recenti studi attuariali — avrebbe dovuto concretarsi in una misura non superiore a quattro volte le stesse ritenute.

Stando così le cose, onorevole Ministro, non vedo la possibilità di risolvere adeguatamente, e con l'urgenza necessaria, il grave problema finanziario e tecnico di cui si parla, e che la vita e il traffico di oggi improrogabilmente esigono.

Altro problema che a me sta particolarmente a cuore riguarda l'adeguamento della rete ferroviaria siciliana, assolutamente insufficiente alle crescenti necessità dell'economia di quella Regione. Rete che in molti tratti si deve rinnovare; così i servizi, il materiale, i sistemi di sicurezza e di segnalamento e molte stazioni e depositi locomotive.

So bene che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ha seguito, con interesse, il fenomeno dell'aumento del traffico in questi ultimi dieci anni, per il continuo sviluppo economico, agricolo, industriale della Sicilia. Ma i mezzi che ha avuto a disposizione sono stati assolutamente insufficienti a soddisfare bisogni così vasti e urgenti per l'economia nazionale.

Un importante aiuto, tuttavia, è stato dato al traffico con l'elettrificazione della Messina-Palermo e della Messina-Siracusa e con l'entrata in esercizio della nuova nave-traghetto « Reggio ». E si spera, in un avvenire non lontano, nel completamento del raddoppio della linea Battipaglia-Reggio Calabria, per togliere l'Isola da un « isolamento » oppressivo e dannoso per le sue risorse economiche, turistiche ed anche sociali.

Appare evidente che molto, anzi moltissimo c'è da fare ancora per secondare concretamente le esigenze prorogabili di quella Regione. E si rende soprattutto urgente il raddoppio sulle linee costiere dei tratti Fiumetorto-Palermo e Messina-Catania, la cui potenzialità di traffico è, ormai, al limite massimo di saturazione, al punto che non si riesce più a disimpegnare il servizio normale.

E, conseguentemente, è indispensabile potenziare la flotta di navi-traghetto, con la costruzione di almeno altre due unità del tipo « Reggio », anche in vista delle nuove correnti di traffico su strada, che si verranno a creare col prolungamento dell'Autostrada del Sole fino a Reggio Calabria e con le autostrade siciliane Siracusa-Catania-Messina, Palermo-Messina, Palermo-Catania e Ragusa-Catania, allacciate rispettivamente a tutti i centri dell'Isola.

Lo Stretto costituisce, senza dubbio, una strozzatura del traffico, divenuto ormai straordinario, dalla Sicilia alla Penisola e viceversa, arrestando, a volte, completamente il movimento con gravissimo danno delle cose e delle persone trasportate.

S'impone, pertanto, la soluzione di questo complesso e grave problema, che ha suscitato proposte, progetti, discussioni, ma senza alcuna concretezza e senza neanche un indirizzo da parte del Governo, rimasto, finora, sempre assente.

Si è parlato di un tunnel sotto lo stretto e di un ponte. L'una e l'altra proposta hanno creato consensi e dissensi e polemiche vivaci, ma inconcludenti.

Ora è necessario uscire da questa situazione di incertezza e di attesa, che è scoraggiante per la Sicilia.

È giunto ormai il momento che il Governo si decida a provvedere alla realizzazione del progettato ponte, il quale potrebbe risolvere — nel più breve tempo — l'assillante problema del traghetto ed evitare così la minaccia di arrestare il traffico e la vita stessa dell'Isola.

E si tenga presente che oggi il traffico sullo Stretto ha raggiunto percentuali molto alte.

Dal 1950 al 1960 si è avuto un incremento medio annuo del 10 per cento per i carri, del 35 per cento per gli automezzi, e del 15 per cento per i viaggiatori. E si prevedono già, per il prossimo avvenire, percentuali di gran lunga superiori.

Andando avanti di questo passo, come è evidente, si renderà impossibile soddisfare adeguatamente il trasporto per lo Stretto. Il ponte è, quindi, urgente e necessario e mi appello alla considerazione del Governo e del Parlamento.

In attesa del ponte, che verrà, se verrà, e che comunque richiederà un certo lasso di tempo per la sua realizzazione, si adibiscano, intanto, delle navi-traghetto, opportunamente trasformate, all'esclusivo trasporto di automezzi per il Continente, per supplire alle deficienze ferroviarie. E si istituisca anche un servizio per il trasporto delle automobili « al seguito del viaggiatore », che esiste già su alcuni itinerari e per il Sud è limitato soltanto a Roma e a Brindisi.

Non vedo il motivo per cui non si possa estendere questo servizio, anche a titolo sperimentale, alla Sicilia. Sarebbe veramente utile e gradito ai numerosi viaggiatori che si trasferiscono con l'automobile al Nord e viceversa. Questo servizio potrebbe inizialmente essere effettuato nella direzione Messina-Roma, per poi estenderlo a Siracusa da una parte e a Palermo dall'altra, riparando così ad una deficienza che è da tutti lamentata.

Presidenza del Vice Presidente CESCHI

(Segue P E N N A V A R I A). Desidero, inoltre, richiamare l'attenzione personale del Ministro sull'ammodernamento della strada ferrata Vittoria-Ragusa-Siracusa, che è l'unico allacciamento ferroviario che unisce importanti e popolose città, ricche di risorse naturali, di industrie e di una florida agricoltura, ma prive di mezzi di comunicazione.

S'è tanto parlato di una modifica radicale di questa rete ferroviaria, ma, al solito, per motivi economici, non s'è fatto nulla e neanche sono stati arrecati quei miglioramenti parziali all'armamento, al materiale, agli orari, tanto sollecitati da anni, inutilmente, in Parlamento, nei Congressi, nelle conferenze orarie.

Data l'acclività della linea, con gallerie elicoidali, curve pericolose, frequenti passaggi a livello, che rendono difficilissimo il

transito, bisogna, almeno, sostituire la trazione a vapore con quella *diesel*, più rispondente alle esigenze del traffico, sia viaggiatori che merci. Ed è indispensabile provvedere alla soppressione di alcuni passaggi a livello, che sono frequentemente e inevitabilmente causa di mortali incidenti.

Debbo, infine, ricordare che il parco dei carri merci è insufficiente alle esigenze locali e particolarmente al fabbisogno di carri refrigeranti.

Se è vero che la consistenza di tale materiale rotabile specializzato è andata aumentando sensibilmente dal 1956 ad oggi, con un incremento medio annuo di oltre il 5 per cento, è anche vero che il traffico, sia interno che internazionale, di prodotti ortofrutticoli e di altre derrate deperibili ha avuto un incremento medio annuo rispettivamente dell'8 e del 13 per cento. È quindi

evidente l'urgenza di aumentare la costruzione di carri refrigeranti, riservando una aliquota notevole agli stanziamenti previsti dal piano decennale; di aumentare la consistenza dei carri utilizzabili, intensificando le riparazioni in modo da aver il minor numero di carri fermi per avaria. E si rende anche utile chiedere in sussidio dei carri del tipo alla Società « Interfrigo » per assegnazione a lunga durata e per viaggi singoli, curando, particolarmente, la riutilizzazione dei carri esteri giunti carichi in Italia.

A questo proposito desidero far presente che la carenza di carri refrigeranti in Sicilia è causa di grave disagio, soprattutto durante la campagna agrumaria e ortofrutticola, quando, cioè, l'Amministrazione ferroviaria non sempre è in grado di soddisfare le richieste degli operatori economici siciliani, generando scontenti e danni agli imprenditori ed al mercato.

Nella mia breve esposizione ho cercato di sintetizzare i punti salienti di alcuni problemi inerenti al Bilancio delle Ferrovie ed all'insufficiente e invecchiata rete siciliana. Ed è urgente, onorevole Ministro, che si provveda con particolare premura alle esigenze economiche, turistiche, commerciali della nostra Isola, alla quale ci sentiamo legati da profondo amore e da doveroso riguardo. (*Applausi dalla destra e dal centro. Congratulazioni*).

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

* G E N C O . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, l'apologo del letto di Procuste si adatta in modo particolarmente efficace alla situazione in cui si trovano i Ministri, i quali da una parte debbono conciliare le richieste provenienti dai diversi settori del Parlamento e dall'altra debbono tener conto delle anguste poste del bilancio. Ma si tratta di un apologo che potrebbe applicarsi anche a noi parlamentari, che dobbiamo condensare in pochi minuti, secondo gli impegni presi, le molte cose da dire.

Il senatore Imperiale ha fatto un lungo elenco di lamentele, ricordando le molte de-

ficienze della nostra rete ferroviaria; osservo che non per niente è stato redatto un piano di ammodernamento e sono stati stanziati dei miliardi. Bisogna anche considerare che, una volta effettuati gli stanziamenti, non è tuttavia possibile ottenere in un mese o in un anno tutto quello che si vuole, come per magia.

M A N C I N O . Ci sono dei provvedimenti che potrebbero essere adottati con molta rapidità.

G E N C O . Senatore Mancino, scenda dal generico e faccia un esempio concreto. È facile far l'oppositore in questo modo. Vorrei anzi farle vedere che discorso di opposizione sarei capace di fare io adesso! Il fatto è però che non mi sentirei la coscienza a posto...

M A N C I N O . La metteremo alla prova quando saremo al potere!

G E N C O . È una prova che fortunatamente non sosterrò mai e, soprattutto, non la sosterrà l'Italia, perchè sarebbe per il Paese grave jattura, se giungeste al potere.

Onorevole Ministro, le debbo rivolgere una preghiera. Alcuni mesi fa il Senato ha approvato la legge Troisi, della quale ebbi l'onore di essere relatore, che fissava il termine di sei mesi per l'espletamento delle pratiche per la promozione di quei funzionari che potevano fruire dei benefici previsti dal provvedimento. A tutt'oggi sono passati otto mesi e di promozioni non si parla ancora. D'altra parte mi risulta che l'Amministrazione sta procedendo con criteri eccessivamente restrittivi. Vorrei pertanto pregarla ora di invitare i suoi dipendenti che si occupano di questo problema a non frustrare la volontà del Parlamento. Se le cose continuassero a procedere come avviene attualmente, la volontà del Parlamento resterebbe elusa, per cui dovremmo predisporre qualche altro disegno di legge. Io credo che sia opportuna ed utile per tutti una certa collaborazione tra l'Amministrazione e il Parlamento.

E passiamo ad un altro importante argomento, in ordine al quale, onorevole Mini-

stro, spero che lei non mi risponda quello che ha risposto ieri il ministro Folchi in merito ad una altra questione, e cioè che si tratta di materia che non riguarda il suo Ministero. Con ogni probabilità questo argomento potrà riguardare le nuove costruzioni ferroviarie, e quindi è anche materia di sua competenza.

Come lei sa, è in atto, nella zona delle regioni di Puglia e di Lucania compresa tra lo Jonio e l'Adriatico, cioè nel quadrilatero Bari-Brindisi-Taranto-Matera o Metaponto o Ferrandina, se più vi piace, un notevole processo di installazioni di impianti industriali. Pertanto io ritengo che sia necessario rivedere tutto il sistema ferroviario di quella zona. Recentemente l'Amministrazione ferroviaria ha avvertito l'Amministrazione delle Calabro-lucane che tra un anno lo Stato riprenderà quella ferrovia, oggi in concessione. Io non intendo entrare nel merito dell'argomento, anche se non sono perfettamente d'accordo con il collega Imperiale quando sostiene che tutte le ferrovie concesse debbano essere riprese dallo Stato, perchè anche in tal caso non si modificherebbe affatto la situazione oggi esistente, specialmente se ci si riferisce, per esempio, alla ferrovia in costruzione Bari-Barletta, di cui auspico l'immediato completamento, e alle ferrovie del Sud-Est, le quali svolgono un discreto servizio. A questo riguardo debbo dire — non so se ne parlerà anche l'amico Caroli — che il Consiglio provinciale di Lecce ha approvato un ordine del giorno di evidente carattere demagogico, in quanto in esso si dice che i fondi stanziati dallo Stato sono stati utilizzati malamente o non sono stati utilizzati affatto. Come voi sapete, lo Stato paga sempre dietro presentazione degli stati di avanzamento e dei certificati finali per opere eseguite, mai per opere non eseguite, onde affermare cose di questo genere equivale a gettare un'ombra di sospetto sui funzionari che sovrintendono a questo servizio. (*Interruzione del senatore Granata*). Il Parlamento è una cosa seria e in esso bisogna dire cose fondate.

M A N C I N O . Dica anche lei cose serie, allora! Noi sappiamo che lo Stato paga pun-

tualmente ogni tre mesi; però le Amministrazioni delle ferrovie in concessione non spendono un centesimo, per cui accade quello che tutti noi lamentiamo.

G E N C O . Di questo abbiamo già parlato un mese fa, quando abbiamo approvato il disegno di legge sul finanziamento della Circumvesuviana: perchè ripetere cose già dette? D'altra parte, ho già utilizzato metà del tempo che ho a disposizione.

P R E S I D E N T E . Stavo proprio per ricordarglielo.

G E N C O . Me ne accorgo da solo, signor Presidente.

Come dicevo, onorevole Ministro, occorre rivedere completamente il sistema ferroviario — e quindi sia le ferrovie a scartamento ordinario che quelle a scartamento ridotto — di quella zona di Puglia e Lucania, prima ancora che entri in funzione, tra qualche mese, quel complesso di industrie che si sta costituendo e che richiederà nuovi e più adeguati mezzi di trasporto. Proprio ieri ho compiuto un passo presso il Ministero dei lavori pubblici affinché anche la rete stradale sia adeguata a questa nuova realtà industriale.

Mi auguro di ricevere da lei qualche assicurazione a questo riguardo, senza sentirmi rispondere che la materia è di competenza del Ministero dei lavori pubblici, e, più specificamente, della Direzione delle nuove costruzioni ferroviarie. Sono estremamente interessato alla questione, anche perchè vi è una strada di grande importanza che non può essere sistemata e allargata in quanto su di essa insistono tre passaggi a livello. I casi sono due: o si sposta la ferrovia o si sposta la strada. Se la ferrovia Calabro-lucana deve essere trasformata a scartamento ordinario, probabilmente sarà più conveniente spostare i passaggi a livello e lasciare quindi inalterato l'attuale tracciato della strada; altrimenti bisognerà trovare un'altra soluzione.

Bisogna altresì migliorare i collegamenti tra la Puglia e Napoli e tra la Puglia e Roma. Dopo aver sistemato la linea tirrenica e

dopo aver sistemato ed elettrificato la linea adriatica (e non mi soffermo sulle esigenze della rete jonica, su cui abbiamo insistito per quattro, cinque anni consecutivi tanto io che il senatore Barbaro), è necessario collegare la Puglia con Roma in maniera più adeguata: il tratto Foggia-Caserta rappresenta una strozzatura nel sistema ferroviario che collega la Puglia con Roma. Il relatore ha scritto a pagina 37 della sua relazione che sarà possibile, con i 335 miliardi attribuiti dal Piano agli impianti fissi, « la realizzazione di una larga estesa di raddoppi di linee »: io penso quindi che sarà possibile comprendervi anche questa linea, sulla cui importanza non debbo aggiungere verbo perchè sufficientemente testimoniata dalle statistiche del traffico. Non vi nascondo che, quando si costruì quella linea, nel 1859, si incontrarono delle difficoltà; la famosa galleria fu fatta due volte e fu allora che si inventò il cosiddetto sistema italiano di attacco alle gallerie.

F R A N Z A. Il relatore ha lavorato in quella zona e sa bene che quella è l'unica trasversale dell'Italia meridionale, per cui il raddoppio è indispensabile.

G E N C O. Ringrazio il senatore Franza di essermi venuto in aiuto, ma gli devo dire che non ne avrei avuto eccessivo bisogno perchè stavo appunto prospettando questo problema. Onorevole Ministro, vorrei da lei un'assicurazione. Io non cederò mai all'illusione che gli ordini del giorno rappresentino qualcosa di concreto e quindi non presenterò un ordine del giorno, anche perchè vedo che il numero degli ordini del giorno presentati in questo bilancio va aumentando vertiginosamente; la prego però, ripeto, di darmi un'assicurazione su questo punto. Inoltre, poichè il senatore Caroli ha presentato un ordine del giorno riguardante il raddoppio della Bari-Lecce, non spenderò parole in argomento. Devo dire soltanto che tale raddoppio si appalesa necessario in quanto la Bari-Lecce serve anche una città come Brindisi, dove è in atto uno sviluppo industriale veramente notevole.

Desidero anche dire che vorrei associarmi al saluto rivolto dal collega Imperiale all'ingegner Rissone, che ha diretto per diversi anni le Ferrovie. Devo aggiungere solo un'osservazione: vi è malcontento nella categoria degli ingegneri ferroviari, che rappresenta il nerbo dell'Amministrazione ferroviaria, perchè per la prima volta in Italia, dalla nascita delle Ferrovie ad oggi, alla direzione delle Ferrovie non è stato preposto un ingegnere. Comunque, cosa fatta capo ha e non se ne parli più.

Qualcosa dovrei dirle, signor Ministro, a proposito dell'autotrasporto di merci, che, secondo le ultime statistiche del 30 giugno, comprende un totale di 816.886 autoveicoli, per una portata complessiva di 18 milioni di quintali. Da queste stesse statistiche si rileva che la quantità di merci trasportate nel 1961 si è aggirata sui 63 milioni di tonnellate, per un totale di 15 miliardi di tonnellate chilometro. Pertanto il trasporto stradale e quello ferroviario vengono press'a poco a livellarsi, per il settore delle merci. Se si comprendessero poi anche gli autotrasporti di penetrazione e distribuzione nell'interno dei Comuni, la cifra delle merci trasportate raddoppierebbe. A questo settore sovrintende un ente abbastanza benemerito, l'E.A.M., che cura la parte statistica ed anche gli accordi internazionali. Non voglio dilungarmi sull'argomento, ma dico soltanto che sono stati conclusi accordi bilaterali con la maggior parte dei Paesi dell'Europa occidentale, accordi che prevedono lo scambio, in regime di reciprocità, di un contingente di autorizzazioni. Su questa materia sono in corso discussioni con l'Austria. Intervenga lei, onorevole Ministro, con la sua autorità, perchè delle stesse facilitazioni di cui fruiscono gli automezzi esteri venendo in Italia, possano fruire anche i nostri automezzi andando all'estero.

Di questo problema si sta interessando una Commissione che opera in collegamento sia con la Commissione della C.E.E., sia con il Ministero dei trasporti, in quanto il Comitato consultivo dell'E.A.M. è presieduto proprio dall'ingegner Carlucci, direttore generale dell'Ispettorato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Con ciò avrei finito, signor Presidente, e spero di non aver superato i limiti di tempo assegnatimi.

Onorevole Ministro, ritorno al punto di partenza: lei si trova in un letto di Prociuste, poichè si trova di fronte a richieste che provengono da tutti i settori del Parlamento. Ma lei, che è meridionale, sa che il Mezzogiorno, per portarsi al livello delle regioni del Nord, deve fare molti, moltissimi passi avanti! Le devo dire che negli ultimi anni, nonostante l'opera della Cassa del Mezzogiorno e nonostante tutte le provvidenze attuate, il divario tra Nord e Sud, anzichè diminuire, è aumentato. Perchè? Perchè in alta Italia si è verificato quello che si chiama il miracolo economico, mentre noi, nel Mezzogiorno, siamo rimasti invece al punto di partenza. (*Interruzione del senatore De Luca Luca*).

Ora, nel processo di rinascita, di ripresa, di avanzamento del Mezzogiorno, le ferrovie, insieme agli altri mezzi di comunicazione, svolgono un ruolo importantissimo. Poichè nel Mezzogiorno non vi sono canali e non vi è neanche la possibilità di sviluppare le comunicazioni marittime, faccia in modo, onorevole Ministro, che almeno le comunicazioni ferroviarie siano degne di una grande Nazione come l'Italia e siano, soprattutto, per le genti del Mezzogiorno sicura promessa di un migliore avvenire. (*Applausi dal centro*).

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

Z A N E . Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, non è la prima volta che, per dovere di ufficio, prendo la parola in questa sede per richiamare l'attenzione dell'Assemblea, e in particolare quella del signor Ministro dei trasporti, sui problemi che interessano i servizi pubblici di navigazione sui grandi laghi dell'Alta Italia; servizi affidati, in forza della legge 18 luglio 1957, n. 614, a una gestione governativa che opera in base a precisi indirizzi fissati di concerto con un Comitato ministeriale i cui compiti sono stabiliti all'articolo 5 della citata legge n. 614.

Ho già avuto modo di ricordare, in miei precedenti interventi, come l'opera del Ministero, attraverso detta gestione governativa, sia stata quanto mai efficace ai fini di una rimessa in efficienza dei natanti che in massima parte, specie sul Garda, erano andati distrutti per eventi bellici.

Anche lei, signor Ministro, ci ha accordato l'onore di una sua visita allorquando, Sottosegretario di Stato per i trasporti, era venuto a Gardone sul Garda per l'inaugurazione di una delle nuove motonavi che solcavano le acque del nostro azzurrissimo lago, mentre il turismo gardesano riprendeva allora la sua ascesa.

Durante quella visita, signor Ministro, sono state presentate a lei le istanze della gente del Garda per accelerare con passo più spedito l'opera di ricostruzione del naviglio e per dotare, altresì, di nuovi moderni natanti la flottiglia del nostro lago. Dobbiamo rilevare che quell'appello non è rimasto senza esito, giacchè gradatamente si sono allineati altri mezzi, ricavati in buona parte con intelligente opera dai vecchi scafi ricostruiti nel cantiere di Peschiera sul Garda. Un ritmo deciso e risoluto è stato impresso, prima dalla gestione commissariale governativa e successivamente con l'entrata in vigore della legge 18 luglio 1957, n. 614, che unificava in un'unica gestione governativa i servizi di navigazione dei tre maggiori laghi dell'Alta Italia: il Lago Maggiore, il Lago di Garda e il Lago di Como.

Dico ritmo risoluto, perchè l'adeguamento e l'ammodernamento della flotta e degli impianti sono proseguiti anche nel 1960-61 con una certa accelerazione, che risponde soltanto in parte, però, alle necessità dell'esercizio sui tre laghi. Risulta che attualmente la flotta, dopo l'eliminazione per vetustà di quattro unità, è costituita da 69 natanti, così distribuiti: 26 unità sul Lago Maggiore, 26 unità sul Lago di Como, 17 unità sul Lago di Garda. Da questi dati si rileva facilmente come il Garda, il più grande lago d'Italia, le cui acque lambiscono tre regioni — la Lombardia, il Veneto e il Trentino — sia quello che si trova in peggiori condizioni rispetto alle necessità di servizi ai quali deve

provvedere specialmente durante la grande stagione turistica, che quest'anno ha registrato punte mai verificatesi in passato.

Tra le 69 unità più sopra citate, vi sono otto motonavi per il traghetto degli autoveicoli, di cui cinque di recente costruzione e due ammodernate. Noto che il Garda — per il servizio di traghetto tra Moderno e Torri — è dotato di una sola motonave di traghetto, ricavata da un barcone merci inutilizzato. Perciò, su otto navi-traghetto in servizio sui tre laghi, soltanto una è riservata al Lago di Garda, e per giunta questa unità è stata ricavata — come ho già detto — da un vecchio barcone merci. Ha una portata di venti tonnellate e consente il carico soltanto di dodici auto utilitarie oppure di sette grosse auto. In queste condizioni non è possibile parlare di servizio efficiente.

Il ministro Spataro, in sede di replica alla discussione sul bilancio dello scorso esercizio, nel luglio dell'anno passato, parlava di ulteriore potenziamento della flotta per far fronte al sempre maggiore movimento turistico sui laghi, e assicurava essere allo studio la costruzione di altre due navi per trasporto persone per il Lago Maggiore, nonché di due navi per traghetto di autoveicoli da assegnare una al Lago di Como e una al Lago di Garda. Mi permetto chiedere ora al signor Ministro se effettivamente siamo passati dalla fase dello studio a quella della programmazione, anzi se per il Garda sia stato commesso il nuovo natante per servizio di traghetto fra le due sponde bresciana e veronese e se, in relazione a un ordine del giorno presentato lo scorso anno a firma dei senatori Buizza, Piasenti, Spagnoli e Zane, si possa contare su un effettivo potenziamento dei servizi di navigazione del Garda anche per quanto concerne la messa in cantiere di altri natanti.

Sempre nello stesso ordine del giorno veniva rivolto dagli interroganti un invito al Governo per dotare con ogni possibile sollecitudine i servizi della « Navigarda » di un nuovo aliscafo che, a simiglianza di quanto già effettuato con l'introduzione della « Freccia del Garda » (che tanto interesse e tanto favore ha suscitato), soddisfi alle

crescenti esigenze del traffico nell'importante regione lacuale la cui dotazione di natanti è tuttora inadeguata alle necessità del grande lago ove affluiscono forti correnti turistiche nazionali ed internazionali.

Non sarà inopportuno ricordare che all'acquisto della « Freccia del Garda » hanno concorso gli enti locali delle provincie di Brescia, Verona, Trento e Mantova; il che sta a dimostrare lo sforzo finanziario compiuto localmente e l'importanza che si annette all'incremento di mezzi moderni di trasporto in connessione con le accresciute esigenze del movimento forestieri. Non sarà inoltre fuori luogo ricordare, ai fini della utilità del servizio sotto il profilo economico, che la gestione non risulta passiva: l'introito è infatti passato da 25 milioni nel 1960 a 28 milioni e 597 mila nel 1961, mentre nel corrente anno si avrebbe un ulteriore incremento del 25 per cento.

Il ministro Spataro ebbe a riconoscere, per essersi recato sul posto, che questi mezzi (gli aliscafi) agli effetti dello sviluppo turistico vanno in realtà molto aumentati. E poichè si tratta, anche di problemi da risolversi sul piano finanziario, annunciava che lo studio del problema avrebbe dovuto essere approfondito sotto il profilo tecnico, onde stabilire quanta resistenza abbiano questi aliscafi nel servizio, e definire così il periodo di ammortamento, onde fare un serio piano finanziario. Penso, signor Ministro, che i suoi uffici abbiano certamente ultimato gli studi disposti dal suo predecessore, e ritengo che ella sia in grado ora di fornire al Senato una risposta esauriente e concreta su un problema di tanta importanza. Su tutto il problema del potenziamento di tutti i servizi di navigazione sui laghi ella avrà certamente da esporci qualche dato circa l'ampliamento dei programmi di costruzione di natanti e di impianti fissi, per i quali programmi è prevista per l'esercizio 1962-63 — secondo l'annesso allegato n. 1 allo stato di previsione — una erogazione di sovvenzioni per 450 milioni del Ministero dei trasporti per incrementi patrimoniali (175 milioni in più del precedente esercizio). Mi auguro che buona parte di detti stanziamenti vengano riservati al Gar-

da, in maniera da colmare un poco il divario esistente con gli altri laghi.

Dovrei dire qualcosa ora a proposito degli approdi e degli scali del Garda; argomento questo di attualità oggi, come lo era nell'autunno del 1960 per motivi diametralmente opposti. La calamità della piena del Garda, causata da eventi atmosferici eccezionali e comunque aggravata — come ho già avuto modo di rilevare in questa sede — dall'intempestiva e precipitosa messa in attività della galleria Mori-Torbole — che ha riversato le acque dell'Adige nel Garda senza che fossero predisposte le opere di canalizzazione a valle — ha creato, con la sommersione degli scali, una situazione tale da imporre la sospensione per parecchi mesi di tutti i servizi di navigazione del Garda.

Quest'anno si è verificato il fenomeno opposto: quello della « magra »; per fortuna, quando la stagione turistica volgeva al termine.

Risparmio dall'elencare i danni cagionati nel 1960 dalla piena alle popolazioni gardesane, come non rammento qui gli inconvenienti provocati dalla « magra ». Osservo però come anche la magra abbia provocato guai alla Navigarda che si è vista costretta a ridurre i servizi di navigazione per la impossibilità di avvicinare i natanti (specie l'aliscafo) agli approdi. Risulta che in questo momento il Ministero dei lavori pubblici sta effettuando un adeguato dragaggio nel porto di Desenzano per evitare che i bassi fondali impediscano la navigazione. È però sempre valida la raccomandazione da me fatta a suo tempo — e che ora rinnovo al signor Ministro — affinché tenga stretti contatti col suo collega dei lavori pubblici onde avere assicurazione a che la manovra delle acque del Garda (triste situazione nella quale si è venuto a trovare il nostro lago dal giorno in cui è stato trasformato in bacino artificiale alla mercè degli idroelettrici e degli agricoltori mantovani) venga effettuata tenendo conto dei vitali interessi dei gardesani tra cui non devono sottovalutarsi quelli non meno vitali del normale svolgersi dei servizi di navigazione dei quali si parla.

Un discorso lungo, questo, che va fatto in altra sede, ma un cenno era pure doveroso si facesse per la importanza di questi servizi dei quali ci si occupa in questo bilancio.

Ed ora consenta, signor Presidente, che passi brevemente ad altro argomento, pur soffermandomi ancora sulle sponde del Garda.

Desidero indugiarmi per un istante sul tema dei « rami secchi » che ad ogni bilancio dei trasporti interessa le nostre discussioni, vuoi per evitare o ritardare la soppressione delle linee ferroviarie inattive, vuoi — molto raramente — per sollecitare la eliminazione dei cosiddetti rami secchi. Sul Garda, e precisamente a Desenzano c'è uno di questi rami secchi, diremo meglio un ramoscello secco (giacchè si tratta di una linea ferroviaria di pochi chilometri) che la amministrazione delle Ferrovie dello Stato non si decide ad eliminare, mentre l'amministrazione comunale di Desenzano e la popolazione tutta ne reclama a gran voce la soppressione.

Dalla stazione di Desenzano del Garda — la grande porta del lago situata sulla linea ferroviaria Milano-Venezia — si stacca un tronco ferroviario che scende al lago ove trovano posto gli scali ferroviari per le merci che un tempo affluivano ai vari centri del lago. Da parecchi decenni è stato soppresso il servizio passeggeri su detta linea, e da anni non si svolge neppure il traffico merci a piccola velocità che in passato veniva effettuato dalla Navigarda a mezzo di chiatte e barconi con rimorchiatori; il tutto è stato smantellato perchè il servizio era superato da nuovi mezzi di trasporto.

La piccola stazione di Desenzano-Porto resta ancora in piedi perchè sulla « maratona » (così è chiamata ironicamente dalla popolazione locale la linea ferroviaria Desenzano-Sirmione, Desenzano-Porto) vengono ancora instradati alcuni vagoni di collettame nel tentativo di dimostrare che la linea serve ancora a qualcosa.

È vero che in determinati brevi periodi si sono create particolari situazioni quando alla stazione di Desenzano si dovevano sca-

ricare vagoni di tronchi d'albero destinati alla cartiera di Toscolano. Detti convogli — provenienti dalla Jugoslavia o dal porto di Livorno — debbono sostare sui binari morti della Milano-Venezia, Verona-Bologna o della Mantova-Verona data l'impossibilità di sosta allo scalo di Desenzano assolutamente inadeguato. Da qui vengono avviati gradatamente da Desenzano-Alta a Desenzano-Porto per essere trasferiti a destinazione non già via lago, ma a mezzo autotreni — operazione inutile questa se venisse potenziato convenientemente uno scalo merci alla stazione di Desenzano-Sirmione sulla linea ferroviaria Milano-Venezia.

Il modesto traffico merci destinato ai paesi del lago — il cosiddetto collettame — viene dalla Navigarda avviato a destino a mezzo di un furgoncino (di proprietà della gestione governativa) mentre il grosso del servizio trasporto merci viene assolto dagli autotrasportatori. Nelle presenti condizioni non vi è chi non rilevi la fondatezza della richiesta (altra volta già presentata qui in Aula da chi vi parla) di soppressione della linea ferroviaria Desenzano-Sirmione, Desenzano-Porto e quindi del suo smantellamento. È invece avvertito — se mai — il potenziamento o la creazione di un efficiente scalo merci presso la stazione di Desenzano-Sirmione (Desenzano Alta). Il problema posto chiaramente dall'amministrazione comunale di Desenzano è allo studio — da tempo — dei competenti servizi della Direzione generale delle Ferrovie dello Stato ma non fa passi avanti giacchè non si ha notizia che neppure sia in corso di presentazione al Consiglio di amministrazione una concreta proposta di soppressione di detta linea. Ai motivi più sopra citati, che militano a favore della soppressione, si aggiungono quelli particolari — non meno importanti, anzi importantissimi — adottati dal comune di Desenzano.

La « maratona » ha un percorso semicircolare che stringe come in una morsa l'abitato di Desenzano, sacrificandone lo sviluppo, compromettendone le esigenze urbane, in un momento nel quale questo importante centro del Garda tende all'espansione.

È infatti una specie di circonvallazione ferrata che, tra l'altro, taglia con un passaggio a livello l'importante strada statale n. 11 Padana Superiore, nel tratto ove corre il viale che congiunge il centro abitato di Desenzano con Rivoltella. La « maratona », dopo detto passaggio a livello, percorre, come in un budello un lato della sacrificatissima statale Padana Superiore, togliendo la possibilità — fino a che non si perverrà allo smantellamento di detta inutile linea ferroviaria, vero ramo secco da recidere — di allargare di 4 o 5 metri la sede stradale e il relativo passaggio pedonale.

Infine, ultimo gravissimo inconveniente, detta linea ferroviaria sbocca in prossimità di un magnifico piazzale a lago, proprio nel cuore di Desenzano. Gli scali merci che più non servono per il traffico sul lago, occupano un'area cospicua in riva al lago (ostruendo naturalmente il traffico cittadino); queste aree meglio potrebbero essere utilizzate per le moderne esigenze della città.

Dopo questa mia esposizione, mi corre l'obbligo di precisare che il comune di Desenzano del Garda, seriamente preoccupato del danno che deriva allo sviluppo urbanistico della zona dal perdurare di una anormale situazione, quale quella da me denunciata, si è fatto dovere, nel chiedere lo smantellamento della linea in oggetto, di manifestare altresì il proprio intendimento di concorrere (anche con uno sforzo finanziario superiore alle possibilità del proprio bilancio) nell'onere per l'acquisizione delle aeree necessarie alla creazione di un nuovo scalo merci per Desenzano, stazione alta. Di questo si deve tener conto per la definizione dei rapporti fra Comune e Amministrazione dello Stato, quando si perverrà alla tanto attesa eliminazione di questo ramo secco.

Consenta, signor Ministro, che, a conclusione di questo mio intervento la preghi di voler prendere in seria considerazione le richieste che mi sono permesso di presentarle nell'interesse di una tra le più belle regioni d'Italia. (*Applausi*).

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

V E N U D O . Onorevole Presidente, onorevoli senatori, onorevole Sottosegretario, il breve tempo concessomi non mi consente di dilungarmi in un esame approfondito e particolareggiato del bilancio dei Trasporti. Non me lo consentirebbe poi, in modo particolare, la mia incompetenza in materia. Ma anche l'uomo della strada e della ferrovia (quanti chilometri ogni settimana per raggiungere le nostre famiglie!) può permettersi di fare qualche considerazione.

È stato detto — ed è cosa nota a tutti — che le vie di comunicazione sono presupposto essenziale dello sviluppo di un Paese e che tra le imprese di preminente funzione propulsiva per lo sviluppo dell'economia e del reddito vanno comprese quelle dei servizi in genere e dei trasporti in particolare. Alcune mie considerazioni si limitano al campo più ristretto dei trasporti terrestri, anche perchè a questi si riferisce in modo particolare la relazione del senatore De Unterrichter, relazione sostanziata di cifre, alcune delle quali riguardano la differenziazione fra traffici su strada e su rotaia.

Per quanto riguarda i traffici su strada, l'incremento dei veicoli a motore crea problemi tali la cui soluzione non è facile ora e non è facile a prevedersi per un immediato futuro. Le cifre riportate nella relazione sono per se stesse eloquenti. E il numero aumenta sempre più! Le sole autovetture in circolazione in Italia — cifra aggiornata al giugno di quest'anno 1962 — erano 2 milioni 679.960! Se si considera poi il ritmo di produzione, in Italia e all'estero, degli automezzi, il fenomeno diventa veramente impressionante. Basti pensare che la sola industria automobilistica italiana, per limitarci agli ultimi anni, nel 1960 ha prodotto 596 mila autovetture e 46 mila autocarri, mentre nel 1961 le autovetture sono salite a 694 mila e gli autocarri a 63 mila. Complessivamente quindi in soli due anni sono stati prodotti in Italia 1.395.000 automezzi, senza contare naturalmente i motocicli. Sono cifre che fanno sbalordire!

È vero che alcune macchine nuove vanno a sostituire quelle in disuso, che altre vanno all'estero; ma è da tener presente che la produzione straniera sta invadendo le nostre

strade sia con le vendite sia con il turismo; c'è da domandarsi quale possibilità di traffico ci sarà specie nei centri abitati se il traffico attuale desta già serie e gravi preoccupazioni.

Il relatore propone alcuni rimedi, come la sistemazione della rete stradale, dalle strade ordinarie alle autostrade, la sistemazione urbanistica, la segnaletica, la disciplina del traffico, l'aggiornamento del Codice, eccetera: tutte ottime cose, ma non saranno probabilmente sufficienti. In altri Paesi, e particolarmente negli Stati Uniti si sta ovviando, specie per lunghi percorsi, con i trasporti aerei. Ma la situazione dell'Italia è ben diversa specie per la vicinanza dei grossi centri abitati e anche perchè le comunicazioni aeree non hanno ancora nè possono avere quello sviluppo che è consentito in Stati più ricchi del nostro ove, soprattutto, i centri abitati distano l'uno dall'altro centinaia e centinaia di chilometri. Ritengo che ad alleggerire il traffico stradale possa ancora servire, almeno in parte, la ferrovia se messa in condizioni di raggiungere le sue finalità.

Certo, attualmente, essa in Italia non è all'altezza del suo compito; lo sarà in un prossimo avvenire se le si forniranno più mezzi e più cure. Il Senato, come è stato già ricordato alcuni mesi or sono, ha approvato il disegno di legge sul riordinamento, l'ammodernamento e il potenziamento delle Ferrovie dello Stato. Esso è stato accolto con soddisfazione dall'opinione pubblica che spera forse più benefici di quanti il provvedimento possa portare; provvedimento comunque che offrirà mezzi più confortevoli, maggiore facilità di traffico, maggiore sicurezza.

Si parla di polemica tra strada e rotaia; da qualcuno si è perfino affermato che il compito della ferrovia va assumendo carattere di sempre minore importanza. Non sono di questo avviso. In Francia, in Germania, nella Gran Bretagna, negli stessi Stati Uniti la ferrovia, pur con lo sviluppo autostradale ed aereo, occupa sempre un posto preminente. Si parla di polemica tra strada e rotaia, ma ritengo che in avvenire si debba parlare di collaborazione. Ed in proposito mi piace ricordare quanto dicono due emi-

menti tecnici, i colleghi De Unterrichter e Corbellini, l'uno per quanto riguarda le strade e l'altro le ferrovie. Il senatore Corbellini dice: la previsione del prossimo sviluppo delle grandi reti ferroviarie, sia per la composizione e velocità dei treni che per la sicurezza sempre più elevata che sarà possibile nei trasporti, rende più evidente la differenza che le distingue dai trasporti autostradali.

Il distacco tecnico, operativo ed economico dei trasporti ferroviari da quelli stradali si rende già e sarà sempre più evidente. Questi ultimi difatti assumono sempre più la loro caratteristica naturale di mezzi atti al traffico capillare da porta a porta su strade ordinarie con veicoli di limitato peso ed ingombro, eccetera.

Il relatore parla, anche lui, di coordinamento e sembra che ad un certo momento fra i due tecnici vi siano delle divergenze; ma finiscono in fondo col concordare. Le ferrovie devono offrire agli utenti servizi preferibili a quelli concorrenziali, mettendo in valore quelle qualità e possibilità specifiche che le possono far preferire e curando quei settori ove sono insostituibili come nei trasporti di massa e sulle grandi distanze. Naturalmente le ferrovie per lunghi percorsi devono trovare una loro sistemazione, devono cercare di adeguarsi ai tempi nuovi migliorando gli impianti, aumentando la velocità e frequenza dei convogli e potenziando quelle linee che servono a collegare l'Italia meridionale col Centro-Nord e con gli stati esteri eliminando su queste, come in tutte le linee a notevole traffico, inammissibili strozzature di tratti a semplice binario di cui abbiamo visto i riflessi negativi per la regolarità del servizio.

Il breve tempo concesso agli interventi, non mi consente di dilungarmi di più su questo tema e perciò mi limito a qualche osservazione sui « binari semplici ».

Il relatore parla di « tratti a semplice binario sulle linee di maggiore importanza e di maggiore traffico » e termina col dichiarare che è anche necessario un migliore collegamento con l'Austria e col citare « la Udine-Pontebba ». Io aggiungo, caro collega De Unterrichter, anche il collegamento

con Trieste e la Jugoslavia. Il relatore non lo ha citato, ma ritengo che esso sia nel suo cuore. Mi riferisco al tronco ferroviario ancora a unico binario sul tratto Venezia-Trieste.

Quando il relatore parla di rami secchi che vanno recisi, siamo d'accordo; quando poi dice che non è il reddito l'unico elemento da prendere in considerazione per decidere la soppressione di una linea, mi trova ancora d'accordo; però credo che il relatore sia d'accordo con me anche sul fatto che il ripristino di un doppio binario può essere richiesto da considerazioni che non si basano sul solo elemento del reddito, almeno del reddito immediato.

Ella, signor Ministro, ha avuto la cortesia di comunicarmi che nel Piano di 800 miliardi — e cioè nella prima fase, quinquennio 1962-66 — è stato incluso il completamento del doppio binario della ferrovia Venezia-Trieste. La ringrazio!

Si tratta, in realtà, di un tronco ferroviario che va da Quarto d'Altino a Cervignano, per una lunghezza di circa 87 chilometri.

La sede stradale esiste, i manufatti esistono; tutto si riduce a porre, o meglio a riporre, il secondo binario. Una volta c'era; esso venne rimosso dai tedeschi. Anche questa è una ferita di guerra!

L'importante arteria ferroviaria, dove passavano e passano direttissimi e rapidi provenienti da Milano, da Roma, da Venezia per Trieste, è rimasta a un solo binario.

La mancanza del secondo binario, comunque la pensi qualche burocrate e qualche tecnico, non consente di aumentare il traffico, certamente lo rallenta. I rapidi stessi non percorrono più quel tratto di ferrovia senza fermarsi per dare via libera a treni incrocianti.

Il raddoppio del binario consentirà più rapide e più facili comunicazioni di Trieste con Venezia e con la madre Patria. Trieste, stretta fra la costa e il confine delimitato in seguito a una guerra perduta, è diventata — come la definisce Cesco Tomaselli — una « città pedunculare ».

Il flusso di sangue nazionale le arriva dalla penisola attraverso una striscia costiera di qualche chilometro di spessore, mentre

essa, Trieste, ha bisogno, più di ogni altra consorella, di sentirsi vicina al grande focolare comune. La sveltezza delle comunicazioni è diventata, per Trieste, una necessità vitale.

Verrà l'autostrada Trieste-Venezia, quando verrà; sembra che per ora si fermi a Palmanova!

E i triestini intanto, e con ragione, lamentano che, dopo tanti anni, nonostante le ripetute promesse e le recenti assicurazioni, il doppio binario non sia stato ancora ripristinato.

Sappiamo che la burocrazia considera i bisogni di una città alla stregua della sua entità demografica, in base alla consistenza del traffico. Ma l'intensità dei traffici dipende, per ogni località, dai buoni servizi; e non va dimenticato che Trieste ha anche delle caratteristiche proprie, dei valori propri, che è ai confini della Patria, e il ripristino del doppio binario è un atto di giustizia, perchè rientra nel novero delle riparazioni di guerra.

Sarei perciò grato al Ministro se volesse rassicurarmi che la esecuzione dei lavori non sarà rimandata al quinto anno del Piano, ma avrà inizio entro il più breve termine possibile.

E nel novero delle riparazioni di guerra va inclusa anche un'altra opera, sulla stessa linea Trieste-Venezia: si tratta della stazione ferroviaria di Portogruaro, a proposito della quale sono intervenuto altre volte qui in Senato. L'edificio attuale, come ho detto in altro mio intervento al Senato, non è che il rabberciamento di quanto è stato lasciato dagli eventi bellici.

Portogruaro è nodo ferroviario di primaria importanza perchè vi convergono la linea Venezia-Trieste, la Udine-Casarsa, la Treviso-Motta di Livenza e dovrebbe, inoltre, innestarsi la cosiddetta « direttissima » Portogruaro-Udine.

Non c'è poi bisogno ch'io spenda molte parole per sottolineare che, specie nel periodo estivo, arrivano a Portogruaro anche treni provenienti dall'Austria, da Vienna, per trasportare molti viaggiatori stranieri che vengono a ingrossare le file degli italiani diretti alle numerose vicine spiagge balneari.

E l'edificio della stazione ferroviaria di Portogruaro non solo non è funzionale e confortevole, ma offre uno spettacolo poco edificante. Portogruaro non è solo importante nodo ferroviario, ma è anche gentile città veneta e l'attuale stazione è un edificio indecoroso, una stonatura: vi prego di eliminarla e quanto prima sarà tanto meglio sarà! Mi si può obiettare che il fabbricato viaggiatori, di cui parlo, rientra nella stretta competenza del Ministero dei lavori pubblici. Lo so! Eppure non è del tutto così! Quando si tratta della costruzione di opere ferroviarie il Ministero dei lavori pubblici chiede il parere del Ministero dei trasporti.

Infatti è noto, ed è stato reso di pubblico dominio, che il Ministero dei lavori pubblici aveva approvato il progetto della stazione ferroviaria di Portogruaro per un importo di 180 milioni. Di questi sono stati spesi finora 50 milioni per la costruzione degli alloggi per il personale delle Ferrovie.

Gli altri 130 milioni aspettano ancora, almeno lo spero, di essere impiegati. Perchè non si sono proseguiti i lavori? Perchè non si è costruito anche l'edificio per i viaggiatori? Per un parere espresso dal Ministero dei trasporti, che bloccava ogni cosa! È tornata in ballo la « direttissima » Portogruaro-Udine con conseguente riordinamento di tutto il piazzale, il che avrebbe comportato una spesa complessiva di circa 600 milioni, di cui solo 130 (i famosi 130) stanziati nel bilancio 1961-62. Si disse anche che si sarebbe provveduto nel successivo esercizio finanziario.

E fin qui nulla o poco da eccepire. Ma c'è dell'altro! Durante le discussioni sul bilancio dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1961-62, presentavo un ordine del giorno con il quale invitavo il Governo a provvedere al completamento della « direttissima » Portogruaro-Udine, ritenuto presupposto indispensabile per la costruzione della stazione ferroviaria.

Il mio ordine del giorno veniva accolto dalla Commissione del Senato e dal Governo. Anzi il ministro Zaccagnini dava disposizione al suo ufficio legislativo di approntare uno schema di provvedimento per lo stanziamento dei fondi necessari al completamento dell'opera. Ma la Direzione generale

— nuove costruzioni ferroviarie — chiedeva il parere del Ministero dei trasporti il quale bloccava ancora una volta tutto, pregando la suddetta Direzione generale di voler soprassedere alla redazione del provvedimento, facendo presente che erano in corso opportuni accertamenti; accertamenti ai quali veniva dato carattere di urgenza. E così, con il « carattere di urgenza » è passato un altro anno e nulla di nuovo è accaduto!

Ecco il perchè di questo mio intervento in sede di discussione del bilancio dei Trasporti.

Ho seri motivi per credere che la « direttissima » non sarà completata nè ora, nè nel prossimo futuro. Ma che essa si completi o no, alla mia città interessa relativamente. Interessa che non la si prenda in giro, interessa che, finalmente, si prenda una decisione! Essa attende da 17 anni la ricostruzione della sua stazione ferroviaria, ricostruzione che è un atto di giustizia, ed anche un dovere, poichè si tratta di rimarginare una ferita di guerra. Spero che almeno ella, signor Ministro, voglia darmi in merito, una risposta precisa, fiducioso, certo, che essa sarà anche una risposta dignitosa e seria! (*Applausi dal centro*).

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

B U I Z Z A . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, per rispondere subito proprio alla raccomandazione dell'onorevole Presidente, mi permetto di manifestare il mio dispiacere sul sistema che si è inaugurato nella discussione dei bilanci.

P R E S I D E N T E . Al 31 ottobre scade il termine per l'approvazione! Senatore Buizza, dipende dai senatori far buon uso del tempo che hanno a disposizione. Il 31 ottobre bisogna che sia conclusa la discussione dei bilanci: è un termine perentorio. Quindi, per l'esattezza devo dire che la responsabilità è collegiale.

B U I Z Z A . Da parte mia ho fatto tutto quello che potevo; quindi non posso lasciar passare questa occasione senza sottolineare il fatto lamentato. Almeno, io non me la sento, perchè non è serio ridurre a poche ore l'esame delle spese che lo Stato assume, spendendo il denaro che i contribuenti gli affidano.

Un esame meno sommario di quanto non abbia potuto fare della pregevole relazione del collega De Unterrichter, che è stata distribuita soltanto ieri nel tardo pomeriggio, mi avrebbe dato modo di trattare argomenti di interesse non trascurabile. Mi limiterò a richiamare l'attenzione dell'onorevole relatore, non dirò sull'inesattezza, ma sulla mancata esattezza della cartina a pagina 9 della sua relazione: vi è segnato ancora il naviglio Martesana, che è già stato declassificato con legge. E vi sarebbe molto altro da dire sulla navigazione fluviale, sulla circolazione, anche nei soli limiti dei suoi rapporti con l'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione. E più ancora vi sarebbe molto da dire sulla soppressione dei rami secchi, i quali non sono solo sulla rete delle Ferrovie dello Stato, caro collega relatore, ma anche sulla rete dei trasporti in concessione: forse più sui trasporti in concessione.

Ma la brevità del tempo concessomi mi costringe a considerare soltanto due temi che hanno, si può dire, quasi completamente assorbito la relazione del senatore De Unterrichter. Mi riferisco anzitutto allo studio interessante e documentato sui gravi incidenti ferroviari. Il relatore c'informa dei rapporti tra A.N.A.S. e Ministero dei trasporti per eliminare i passaggi a livello; ma egli dice: « Lodevoli quindi gli sforzi concordati del Ministero dei trasporti e dell'A.N.A.S. per eliminare il massimo numero di passaggi a livello; ma, in attesa delle soluzioni radicali e costose, molto può essere fatto per aumentare la sicurezza e sveltire il traffico anche con misure più modeste, a volte molto modeste, e di rapida attuazione: abbattimento di siepi o alberi e sbancamenti per aumentare la visibilità; adozione di segnalatori automatici luminosi, eccetera ».

Ora, conoscendo la pignoleria sia della A.N.A.S. (Azienda nazionale autonoma delle strade), sia delle Ferrovie dello Stato, quando si potrà dire che il problema dei passaggi a livello è risolto? Io penso, ad esempio, e non posso dimenticare, che si stanno eseguendo i lavori di raddoppio dell'autostrada Brescia-Bergamo-Milano, che sono in corso da quattro, cinque o sei anni: non ricordo più, bisognerebbe facessi un po' il conto, e ci vuole proprio una calcolatrice per fare il conto di questi anni che sono passati. Lì, adesso, siamo arrivati a questo: che i lavori non vanno più avanti perchè dove la autostrada Brescia-Bergamo tra Ospitaletto e Brescia sottopassa la linea Milano-Venezia non si sono ancora raggiunti gli accordi tra Ferrovie dello Stato e A.N.A.S. sul tipo di manufatto da costruire e con quali dettagli costruirlo. Si pensi che in un primo tempo, (nel 1927-28) era stato costruito un sottovia; adesso, facendosi il raddoppio, le Ferrovie dello Stato hanno chiesto che si facesse invece il cavalcavia. E sta bene; ma nei quattro, cinque, sei anni da cui sono in corso tutti questi lavori non è stato possibile risolvere questo problema.

Ora, onorevole Ministro, per quanto può dipendere dal Dicastero dei trasporti io vorrei su questo punto richiamare la sua attenzione e raccomandare il problema alla sua premura.

Vi sono, onorevoli colleghi, passaggi a livello anche sulle strade provinciali e comunali. Alla soppressione di questi passaggi a livello certamente non può provvedere l'A.N.A.S. e tanto meno vi provvederanno le Ferrovie dello Stato. Mi consenta allora, onorevole Ministro, di ripeterle in questa sede quanto ho già proposto al suo collega dei lavori pubblici e cioè di sollecitare e di studiare un provvedimento che metta a disposizione venti o trenta miliardi da erogarsi per contributi nella misura del 70, 80 per cento agli Enti locali che decidessero di sopprimere i passaggi a livello. Badate, ci sono Enti locali che possono assumersi il resto dell'onere del 30, 20 per cento qualora lo Stato intervenga con un

contributo. Penso che in questa maniera sola si potrebbe accelerare la soppressione dei passaggi a livello più pericolosi e alleggerire l'onere dello Stato. Comunque la raccomandazione la ripeto a lei, onorevole Ministro.

Rientra nel tema che mi interessa richiamare due mie interrogazioni rivolte al Ministro dei trasporti, con richiesta di risposta scritta nel gennaio-febbraio 1961 e nel gennaio del 1962. Nella prima chiedevo: « quali provvedimenti intenda prendere sulla linea delle Ferrovie dello Stato Milano-Venezia per ovviare ai frequenti disastri ferroviari che si verificano, ed in particolare se non ritenga necessario e urgente: a) accelerare l'adeguamento dell'armamento fisso della linea alla maggiore velocità adottata dopo la sua elettrificazione, adeguamento tuttora in corso e che procede con grande lentezza e che avrebbe dovuto precedere l'aumento di velocità; b) porre in esecuzione la costruzione di un secondo doppio binario nel tronco Milano-Treviglio, già chiesto e sollecitato in sede di discussione del bilancio dei trasporti per sopperire all'intenso movimento dei treni e anche alla maggiore usura degli impianti; c) intensificare la manutenzione e la sorveglianza della linea ».

La risposta che mi venne dall'allora suo predecessore è la seguente: « Gli incidenti verificatisi sulla linea Milano-Venezia non sono da attribuirsi alle condizioni dell'armamento e l'Azienda delle Ferrovie dello Stato, allo scopo di sfruttare al massimo i vantaggi derivanti dall'elettrificazione della linea in questione, ha in corso un vasto programma di rinnovamento del binario. Il corso di tali lavori procede con la massima celerità, compatibilmente con la necessità di non arrecare eccessive limitazioni alla circolazione dei treni. Circa il quadruplicamento dei binari del tratto Milano-Treviglio, informo che il medesimo è compreso fra i lavori tenuti in evidenza e da attuare nel prossimo futuro, in relazione alle disponibilità finanziarie che sarà possibile ottenere ».

Nella successiva mia interrogazione chiedevo: « a) se e come funzionino e siano aggiornati e potenziati gli impianti di segna-

zione atti a garantire la sicurezza del movimento dei treni sulla linea Milano-Venezia; b) se, in considerazione del fatto che in un solo anno ben quattro incidenti, con numerose vittime e grande spargimento di sangue si sono verificati nel solo tratto Lonato-Cassano d'Adda (nemmeno 80 chilometri) in prossimità delle stazioni di Ponte San Marco, Ospitaletto Bresciano, Vidalengo e Cassano d'Adda, sono stati presi provvedimenti adeguati e quali». Il Sottosegretario onorevole Angrisani, che ora vedo qui presente, mi ha risposto allora: « Alcune stazioni sono state dotate, in epoca recente, di modernissimi apparati elettrici con comandi ad itinerario del tipo a pulsante; inoltre la linea è esercitata col blocco semiautomatico, salvo in alcuni tratti a circolazione intensa, sui quali è in funzione il blocco automatico. Circa gli incidenti che sono accaduti nel tratto Lonato-Cassano d'Adda, pur con la cautela che impone il fatto che i relativi accertamenti sono ancora in corso, si può escludere che possano essere attribuiti a deficienza delle apparecchiature di segnalamento (Ospitaletto Bresciano: rottura cerchione destro, senso marcia, del locomotore del treno 211; Cassano d'Adda: svio ultimi tre veicoli del treno PT; Ponte San Marco: errata manovra alle sbarre del passaggio a livello al chilometro 94,411; Vidalengo: errata manovra, con irregolare manomissione degli strumenti di blocco). Pertanto nessun provvedimento di carattere particolare si è reso necessario ».

Allora io rispondevo (era il 23 marzo di quest'anno) riconoscendo bensì l'automatismo di questi impianti, ma osservando che « questi impianti automatici sono — come ha detto l'onorevole Sottosegretario — a pulsante. Ora gli impianti automatici, siano essi a pulsante o siano con la manovra di una leva, richiedono sempre l'intervento di un dito, oppure di un'intera mano o di tutte e due le mani, per manovrare l'impugnatura di una leva che si trova all'estremità dei comandi di questi impianti di segnalazione. Ora che gli impianti non avessero alcuna deficienza, io lo posso anche ammettere (e infatti vedevo in corso tut-

ti quegli ammodernamenti e quei potenziamenti e non potevo pensare diversamente); però questi impianti di automazione hanno sempre o quasi sempre la necessità dell'intervento dell'uomo. Si sono sottoposti e si sottopongono a controlli di carattere psico-tecnico questi uomini che debbono intervenire sugli impianti automatici? Perché, per uno di questi impianti pare che sia stato assodato che la colpa risalga proprio a quel funzionario o a quell'operatore che si trovava all'estremità dell'impianto e che doveva manovrare il comando. Debbo rilevare ad ogni modo che i fondi a disposizione dell'Azienda delle ferrovie dello Stato fanno capo alle leggi del 1958, del 1959 e del 1962, le quali hanno messo a disposizione della Azienda delle ferrovie dello Stato per il rinnovamento, il riclassamento, l'ammodernamento e il potenziamento delle Ferrovie dello Stato le seguenti somme:

35 miliardi di lire per l'esercizio	1958-59
35 » » » » »	1959-60
62 » » » » »	1960-61
69 » » » » »	1961-62
203 » » » » »	1962-63

e cioè in totale 404 miliardi fino a tutto l'esercizio 1962-63.

Sono disponibili ancora 746 miliardi per gli esercizi dal 1963-64 al 1966-67.

So, onorevole Ministro, che i lavori e le forniture programmati sono di lunga portata e richiedono tempo, non solo denaro; ma le sarei grato se mi volesse confermare che la promessa fatta dal suo predecessore, onorevole Spataro, per il quadruplicamento dei binari nel tronco Milano-Treviglio, è veramente tenuta presente nei piani finanziari con le leggi che ho ricordato e che si esauriranno con l'esercizio 1966-67.

L'onorevole relatore ad un certo punto della sua relazione mi rassicurerebbe su quello che ho chiesto nella mia interrogazione orale del marzo scorso, là dove dice che questi gravi incidenti ferroviari sono da attri-

buirsi più a casualità che ad altro. Ed aggiunge: « La prevalenza di tali casualità ha indotto l'Azienda a condurre una costante e decisa azione di controllo sull'efficienza e sulla selezione del personale. A tale scopo sono stati disposti i seguenti provvedimenti: revisione periodica dei requisiti fisici richiesti ad intervalli riducendosi man mano che aumenta l'età; revisione saltuaria da eseguirsi ogni qualvolta ritenuto necessario dai capi reparto di esercizio per quanto riguarda la capacità professionale; revisione straordinaria generale dei requisiti fisici professionali effettuata nel 1958; nuovo severissimo controllo generale dell'attitudine professionale, integrato da esami fisici, psicotecnici e psicologici, disposto nel maggio scorso e attualmente in corso di svolgimento ».

Onorevole Ministro, io la pregherei di confermarmi che questi provvedimenti sono veramente in corso di attuazione, come l'ho pregata di confermarmi che non è stato dimenticato il collocamento dei binari sulla Milano-Treviglio.

E ancora: quando sarà ultimata la stazione ferroviaria di Brescia? Di questo ho già parlato anni fa in quest'Aula, quando lei sedeva allo stesso posto che occupa oggi, onorevole Ministro. Non voglio ripetere qui la storia di quella stazione: costruita nel 1853-54, con una grande tettoia sostenuta da carpenteria metallica, essa rimase tale e quale fino allo storico periodo dell'autarchia, durante il quale venne distrutta per recuperare il ferro della tettoia. Tutto il resto della stazione rimase invariato anche dopo tutti i bombardamenti cui venne sottoposta la città. Non intendo suscitare nuovamente la ilarità degli onorevoli colleghi così come l'ho suscitata allora, e quindi tralascio la cronaca del succedersi dei lavori che si resero necessari per adeguare l'impianto alle nuove esigenze del traffico e della gestione. Ma, onorevole Ministro, quando si potrà scrivere la parola fine sulle opere di ammodernamento e potenziamento della stazione ferroviaria di Brescia? Questa è la domanda che le rivolgo. Marciapiedi stretti ingombri da file di pilastri senza fine predisposti in

modo da consentire poi (chissà quando) la apertura di sottopassaggi. Il tutto senza finiture con l'aspetto che hanno le cose vecchie che non si possono dichiarare monumento nazionale.

Devo, a questo proposito, dire che è stata avanzata l'idea, anzi il sospetto, che la stazione ferroviaria asburgica di Brescia sta per essere dichiarata proprio monumento nazionale. Onorevole Ministro, mi dica qualcosa in proposito così anch'io potrò dire qualche cosa ai miei concittadini.

Ed ho finito. Però prima mi permetta, onorevole Ministro, che anch'io unisca la mia voce a quella del collega Genco. A nome degli ingegneri che fanno parte di quest'Assemblea dichiaro che non possiamo essere soddisfatti, e lo dichiariamo senz'altro, che sia stata rotta la tradizione che il Direttore generale delle Ferrovie fosse un ingegnere. Non voglio ripetere quello che ho già detto parlando degli ingegneri del Ministero dei lavori pubblici, ma sembra che vi sia una campagna contro gli ingegneri. Si fa di proposito? E ammazzateci tutti, ma qui non posso tacere e non unirmi alle lagnanze che ha già prospettato il collega Genco perchè si tratta di un'Azienda — e così al Ministero dei lavori pubblici per i servizi del Genio civile — eminentemente tecnica, squisitamente tecnica. Ora, se ci volete escludere anche da qui, va bene: sia fatta la vostra volontà. *(Applausi dal centro e dalla sinistra).*

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.

Si dia lettura dell'ordine del giorno.

G E N C O , 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 Bari-Lecce, 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 . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, rischio di essere tacciato di ottimismo se mostro di credere, come credo, a una particolare sensibilità del Governo per quanto viene qui segnalato, per quanto viene in Parlamento pubblicamente denunciato. Nondimeno io continuo a segnalare una particolare esigenza delle popolazioni salentine, riguardante l'elettrificazione della linea ferroviaria Bari-Lecce e il raddoppio del binario, che ha già formato oggetto di un ordine del giorno da me presentato insieme col senatore Ferrari, in occasione della discussione del disegno di legge che autorizzava il Governo alla spesa di 1.500 miliardi per l'ammodernamento e potenziamento delle Ferrovie dello Stato. L'ordine del giorno venne accettato come raccomandazione, ma le cose sono rimaste al punto di prima e non vi è sull'orizzonte alcun segno che valga a rinverdire la nostra speranza di una prossima soluzione. Oggi ho ripresentato lo stesso ordine del giorno, senza punto modificarlo nella forma e nella sostanza, per meglio rimarcare che si riferisce ad una situazione ormai da tempo radicata e molte volte invano denunciata e sulla quale si vuole richiamare ancora l'attenzione del Governo. Ma temo che, esaurita la discussione sul disegno di legge in esame, celerà il sipario su tutti gli argomenti marginali oggi trattati, e della elettrificazione e del raddoppio del binario sul tratto Bari-Lecce non rimarrà, come altre volte, nella mente del Governo, il più lontano ricordo.

Da parte mia, ho ritenuto di adempiere un dovere tornando a segnalare una situazione che è causa di continui e gravi danni. Spetta ora al Governo intervenire prontamente, e con adeguati mezzi per sanarla.

Mentre tanti provvedimenti sono presi per lo sviluppo del Mezzogiorno, se ne trascura uno che più gioverebbe a favorirlo, cioè il miglioramento e il potenziamento dei trasporti.

L'invocato provvedimento dell'elettrificazione della linea Bari-Lecce e del raddoppio del binario costituisce la condizione essenziale, il presupposto indispensabile per lo sviluppo delle zone a sud di Bari. Nei settori agricolo, industriale, commerciale e turistico, ossia in tutta l'economia di quelle zone mal servite, le lamentate carenze hanno una notevole incidenza negativa.

Nel quadro generale del settore relativo ai trasporti ferroviari sono diverse, e tutte gravi, le deficienze che contribuiscono ad appesantire l'isolamento geografico del Salento, e in special modo, della provincia di Lecce: dallo scarso numero di corse agli orari più assurdi, dal difetto di coincidenze all'impiego del materiale più di scarto, tutto contribuisce a rendere più difficili e più disagiati le comunicazioni tra Lecce e il restante territorio della Nazione, e specie tra Lecce e la Calabria e la Sicilia.

Noi non vogliamo nè treni di lusso, ne « Frece », ma vogliamo solo regolari e comode comunicazioni, come quelle che esistono in quasi tutte le zone del nostro Paese. E ci pare che abbiamo tutto il diritto di chiederle e di ottenerle, senza bisogno di stendere la mano!

Onorevole Ministro, onorevoli colleghi, nei Consigli comunali, nel Consiglio provinciale di Lecce, nelle riunioni della Camera di commercio, nelle riunioni sindacali, nei vari convegni per lo studio dei problemi agricoli, commerciali, industriali, scolastici, turistici, l'argomento riguardante i trasporti è sempre all'ordine del giorno!

Si denunciano inadempienze della concessionaria della rete ferroviaria locale, sulle quali, peraltro, è bene indagare, prima di accettarle o di respingerle; si segnala l'op-

portunità dell'istituzione di nuove autolinee, proposta da ditte private; si richiede che vengano aumentate le concessioni di auto da adibirsi al servizio pubblico, al fine di diminuire i lamentati inconvenienti, ma tutto è vano perchè tutto rimane sempre fermo allo stesso punto!

Dal 1870, dalla istituzione, cioè, della linea ferroviaria nelle nostre zone, si parla del doppio binario sul tratto Bari-Lecce, tanto che — si dice — venne acquistato anche il suolo sul quale doveva esser costruito; ma, in circa cento anni, non se n'è fatto nulla!

Fino a quando attenderemo?

Signor Ministro, noi aspettiamo da lei, dal Governo, una parola chiara, definitiva, un impegno solenne, che ci rassereni e restituisca alle nostre popolazioni fiducia e speranza! (*Applausi dal centro. Congratulazioni*).

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

P A J E T T A . Sarò molto breve, data l'ora tarda. Mi sono impegnato a parlare per cinque minuti, come è mia abitudine. Desidero richiamare l'attenzione del signor Ministro su quattro punti.

Primo punto: codice stradale. Ne ha già parlato il senatore Ottolenghi. Delle disposizioni del codice stradale ho anch'io una certa pratica perchè, come avvocato, mi debbo occupare di cause in tema di incidenti stradali. È necessario rilevare che il codice stradale risente della fretta con cui è stato compilato. Vi sono disposizioni del regolamento che sono in perfetto contrasto con le norme dettate dalla legge. È necessario quindi che il codice della strada sia riveduto al più presto possibile, onde adeguare la nostra legislazione con la legislazione che regola la circolazione stradale nelle altre Nazioni europee.

Secondo argomento: raddoppio dell'autostrada Milano-Laghi. Il signor Ministro è già venuto diverse volte in Alta Italia e conosce perciò molto bene l'importanza di tale

autostrada. Basti pensare che dall'autostrada centrale che va da Milano a Varese, si dipartono: sulla destra l'autostrada per Bergamo, Brescia e Verona; la diramazione che porta al Lago di Como, alla Valtellina e al Passo dello Stelvio; sulla sinistra, dapprima l'autostrada per Torino e poi quella che porta al Lago Maggiore, a Stresa e al Sempione. Basta enunciare questi particolari per capire come sia indispensabile non soltanto raddoppiare l'autostrada centrale Milano-Varese ma, se fosse possibile, triplicarla.

Mi diceva poco fa il senatore Cadorna — ed io parlo anche a suo nome, per suo espresso incarico — che domenica scorsa, mentre percorreva la Milano-Varese, in uno spazio di 40 chilometri ha assistito a tre incidenti gravissimi. Poichè il traffico su questa autostrada è intensissimo, avviene che, a seguito di ogni incidente, data la poca larghezza della sezione stradale, si formino file interminabili di automobili, per cui il traffico su tutta l'autostrada viene a cessare. E se si impedisce il traffico nel tratto principale, lo si impedisce anche per Torino, per Como, per il Lago Maggiore, eccetera.

Signor Ministro, io le raccomando un suo intervento. So che è già stato deliberato l'allargamento dell'autostrada Milano-Varese, ma i lavori procedono così a rilento che noi non arriveremo ad avere il raddoppio, se non tra diversi anni, mentre si tratta di una necessità improrogabile. A nome di tutte le popolazioni del Varesotto prego pertanto la cortesia dell'onorevole Ministro, affinchè abbia ad intervenire — mi pare che sia l'I.R.I. ad avere l'incarico di eseguire il raddoppio — presso l'ente che ha l'incarico dei lavori, perchè gli stessi siano attuati al più presto. Mi si scusi l'insistenza, ma io stesso ho avuto la disgrazia di perdere un figlio proprio per un incidente su quel tratto di autostrada!

Terzo argomento: navigazione interna. Il relatore vi ha accennato sottolineandone l'importanza. Io sono veramente interessato a questo argomento, sia perchè nativo del Lago Maggiore, sia perchè faccio parte del Comitato di Presidenza dell'Unione per la navigazione interna dell'Alta Italia. Signor Ministro, io so benissimo che ella si è occu-

pato *ex professo* di questo argomento, e, nel mentre la ringrazio per la cortesia con cui ha accolto la Commissione, della quale facevo io pure parte, qualche mese fa, e mi complimento perchè ella ha fatto in modo che la 7^a Commissione abbia già votato l'attuazione del progetto di legge per il tratto Cremona-Milano, io vorrei sottolineare la necessità che sia aggiornato — non dico attuato perchè so benissimo che ci sono esigenze economiche che talvolta vincono la volontà — ma per lo meno sia aggiornato, perchè venga poi attuato il più presto possibile, anche il tratto di canale che deve congiungere Milano col Lago Maggiore.

Ella comprende benissimo che il tratto Milano-Lago Maggiore è quello che costituisce il necessario completamento del canale in discussione, perchè, quando avremo creato il canale navigabile Venezia-Locarno, avremo creato il porto di mare svizzero, che darà luogo a dei traffici intensissimi. Giustamente ha rilevato il relatore che i costi dei trasporti — e noi ci occupiamo di una regione che è la più industriale d'Italia — devono essere i più bassi possibile. Ella sa, signor Ministro, come ha giustamente rilevato il relatore, che i trasporti, almeno di merci povere, per via d'acqua, costano un terzo dei trasporti per strada o per ferrovia: è allora necessario creare questa corrente di traffico tra l'Italia e la Svizzera. I due punti di congiunzione sono Locarno e Venezia. Io la prego, pertanto, onorevole signor Ministro, di voler fare tutto quanto le sarà possibile, anche mettendosi in relazione col Ministero dei lavori pubblici, perchè sia aggiornato ed attuato al più presto anche il tratto che va da Milano al Lago Maggiore.

Ultimo argomento, ancora in tema di navigazione, per il Lago Maggiore. Devo da ultimo toccare un argomento che, rispetto a quelli di cui ho parlato, è evidentemente di minore importanza. È avvenuto questo — e me lo faceva rilevare un momento fa proprio il senatore Cadorna — che la spesa per il traghetto di una 1500 da Laveno fino ad Intra da 500 lire è stata portata a 1.200 lire;

e cioè quasi triplicata. Avviene così che molti, i quali prima usufruivano del traghetto esercitato a mezzo di quattro navi, ora hanno la convenienza, dato il costo, a fare il giro del lago, passando da Sesto Calende. Ora, l'argomento è importante perchè, come tutti sanno e come è stato già ricordato nella relazione dell'anno scorso, l'unica gestione italiana che sia in attivo, è proprio quella del Lago Maggiore, che dà un utile annuo di circa 50 milioni; forse per il 1961 l'attivo sarà ancora superiore. Sappiamo benissimo che questo attivo serve a sopperire alle deficienze delle gestioni relative al Lago di Como e al Lago di Garda...

B U I Z Z A . Ma dove ha preso questi dati?

P A J E T T A . Non vogliamo che sia inaridita questa fonte; ma se i prezzi sono tali per cui gli autisti non hanno più la convenienza ad usare delle navi-traghetto, perderemo anche quei guadagni che possono ora contribuire ad alleviare le gestioni delle navigazioni sugli altri laghi. La vorrei pertanto pregare, onorevole Ministro, di voler disporre perchè sia preso in considerazione questo argomento, al fine di vedere se non sia invece più conveniente ridurre i prezzi per l'uso dei traghetti.

L'ultimo argomento è questo: sul Lago Maggiore dapprima era in servizio un aliscafo che serviva specialmente per il traffico tra l'Italia e Locarno. Alla velocità di circa 70 chilometri orari poteva infatti coprire il percorso Arona-Locarno in poco più di un'ora di tempo, mentre con i battelli normali si impiegano all'incirca cinque ore. Questo aliscafo si è guastato, è stato portato via evidentemente per le necessarie riparazioni. Non è stato però più riportato. L'anno scorso il Ministro dei trasporti ci ebbe a dire che avrebbe provveduto a farne entrare in servizio, un altro: sino ad oggi non si è visto nulla. Signor Ministro, conosco la sua diligenza, so che si occupa con molto amore dei nostri problemi. La pregherei pertanto di fare in modo che l'aliscafo, che tornava

utilissimo per il traffico turistico tra la Svizzera e l'Italia, sia rimesso di nuovo in funzione.

P R E S I D E N T E . Dichiaro chiusa la discussione generale, riservando la parola al senatore Barbaro, ultimo iscritto a parlare. Rinvio il seguito della discussione alla seduta pomeridiana.

Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi alle ore 17, con lo stesso ordine del giorno.

La seduta è tolta (ore 14,05).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari